

DAN APOSTOL • SORIN ȘTEFĂNESCU

ZBORUL 19

Coperta : POMPILIU DUMITRESCU

DAN APOSTOL • SORIN ȘTEFĂNESCU

ZBORUL 19



EDITURA ALBATROS

BUCUREȘTI • 1985

*Aviatorilor și marinarilor
neîntorși din albastrele profunzimi...*

Una din marile calități ale speciei Homo Sapiens este dorința de cunoaștere, de explorare neconținută. Încercînd să răspundă nedumeririlor care au frămîntat-o de-a lungul istoriei sale, umanitatea a găsit elementul dinamizator care a ajutat-o să depășească momentele de inerție și închistare.

Unde se ivesc fenomene inexplicabile, atitudinea rațională, curiozitatea și dorința sinceră de a le descifra pot aduce servicii reale omenirii. Raționamentul materialist, logic, a devenit în secolul nostru un element fundamental în evoluția inteligenței umane, iar revoluția tehnico-științifică și explozia informațională au dus la o perfecționare a mijloacelor de cunoaștere și cercetare, de neconceput pentru generațiile secolelor anterioare. Așa cum se arăta și în recentul Forum național al tineretului din țara noastră, (care a avut loc în luna mai, a.c.) în fața omenirii se deschid astăzi noi și nebănuite perspective pentru înțelegerea tainelor naturii și universului, fiind datorită popoarelor și indivizilor în egală măsură de a contribui la extinderea continuă a frontierelor cunoașterii.

Visul dintotdeauna al omului a fost stăpînirea planetei pe care trăiește, inclusiv a celor două elemente ce nu constituie mediul său obișnuit de viață : apa și aerul. Tenacitatea luptei îndrăzneților pentru cucerirea oceanelor sau a văzduhului a stîrnit admirație și, de aceea, naufragiile sau catastrofele aviatice au suscitat o vie emoție în rîndul opiniei publice. Desfășurate pe măsura posibilităților vremii, anchetele ulterioare tragicelor evenimente

au încercat să furnizeze explicații cât mai convingătoare privind cauzele producerii accidentelor respective, din dorința de a se evita situații similare.

Există totuși unele cazuri în care investigațiile nu au reușit să consemneze la capitolul „cauze” decât termeni ca „probabile”, „posibile” (uneori „neconfirmate ulterior”) sau, pur și simplu, „rămase necunoscute”. Ca urmare, au apărut de-a lungul timpului numeroase ipoteze (nu rareori fanteziste), încercînd să destrame vălul enigmatic ce acoperă încă aceste accidente neobișnuite. În ultimul deceniu, tot mai numeroși cercetători (printre care oameni de știință reputați) au început să admită necesitatea unui studiu serios, fără prejudecăți, al fenomenelor ce au generat disparițiile aero și navale rămase neelucidate. Aceasta deoarece, așa cum spunea George Trimble, director al Centrului de Nave Spațiale Pilotate al N.A.S.A. și factor decizional principal în „Programul navetelor” : „Cea mai mare piedică în progresul științei este refuzul unor oameni, inclusiv al oamenilor de știință, de a înțelege că lucruri ce par uluitoare la prima vedere, se pot întîmpla într-a-devăr”.

În acest context se înscrie și volumul de față, autorii prezentînd o serie de accidente sau fenomene considerate mai puțin obișnuite și întîmplăte în mod repetat în anumite zone de pe Terra, în special în regiunea supranumită Triunghiul Bermudelor.

În virtutea caracterului domeniului abordat, lucrarea a fost structurată pe trei părți, prima și cea de-a doua tratînd evenimentele petrecute pe apă și respectiv în atmosferă. Prezentarea cazurilor este făcută în ordine cronologică și, din dorința de a familiariza cititorul cu istoricul posibilităților tehnice ale fiecărei epoci (pentru a putea judeca rolul deținut de calitatea vaselor sau aeronavelor respective în contextul fiecărui accident) aceste două părți conțin, fiecare, o descriere succintă a performanțelor și caracteristicilor principalelor realizări navale sau aeronautice, ale timpului, precum și a momentelor sau personalităților cu rol marcant în aceste domenii. Expunerea celor mai multe cazuri de dispariții este însoțită de ipotezele privind cauzele producerii lor, în măsura în care

aceste ipoteze sînt cît de cît acceptabile din punct de vedere logic.

Datorită polarizării atitudinilor de respingere — de multe ori nefondată — a existenței unor fenomene enigmatice în Triunghi, în jurul afirmațiilor autorului american Lawrence Kusche, au fost analizate în principal ipotezele emise de acesta, arătîndu-se în ce măsură considerăm că ele corespund sau nu realității faptice.

Cea de-a treia parte constituie un studiu general al fenomenelor considerate capabile să provoace asemenea dispariții, însoțit de prezentarea și analizarea unora dintre ipotezele menționate pînă în momentul de față pentru a soluționa ansamblul accidentelor de acest gen.

Încercînd să ofere cititorului o documentație la nivelul celor mai recente și complete informații acceptate în general, autorii subliniază faptul că toate concluziile expuse nu reprezintă verdicte absolute, ele fiind determinate de cantitatea și calitatea datelor existente și de studiul lor pe baza cunoștințelor științifice actuale. Ipotezele lansate au drept scop deschiderea unor porți spre posibile explicații iar, acolo unde acest lucru nu este realizabil încă, nu au fost menționate nici un fel de ipoteze, autorii considerînd eronată atît atitudinea căutătorilor de spectaculos cu orice preț, cît și a celor ce preferă să eludeze ori să ignore fenomene al căror inedit incită rațiunea umană.

AUTORII

PARTEA I

- Olandezul zburător
- Nave pentru eternitate
- Naufragii în neant

1. Olandezul zburător

1890. Clipperul britanic *Malborough* ridică ancora și, împins de un vînt favorabil, se îndepărtează rapid, lăsînd în urmă țărnul dantelat și abrupt al Noii Zeelande. Destinația : Europa. După aproximativ trei ore vasul s-a făcut nevăzut dincolo de linia orizontului și, din acel moment, timp de 23 de ani, nimeni nu a mai auzit de el, deși flota britanică a întreprins două expediții de căutare în Pacific.

1913. Marinarii unei baleniere observă în apropierea insulei Georgia de Sud (Marea Antilelor de Sud) o corabie care staționa cu toate pînzele ridicate. Poziția de acostare, total neobișnuită, stîrnește curiozitatea comandantului balenierei, care dă ordin mateloților să execute manevrele de apropiere. Pe bordajul putrezit aceștia au reușit să distingă cu dificultate numele : *Malborough*. Puntea era plină de mucegai. Douăzeci de schelete zăceau pe lîngă catarge și tunuri, deși vasul nu prezenta urmele vreunei lupte. Cu toate investigațiile minuțioase, nimeni nu a găsit vreo explicație în ceea ce privește moartea stranie a marinarilor sau dispariția și reapariția navei după mai bine de două decenii, mister ce amintește de faimoasa legendă a „Olandezului Zburător“, corabia fantomă cu echipajul său de schelete, care colinda neobosită mările, scufundînd orice vas întîlnit în cale...

Este aproape imposibil de stabilit momentul și locul în care Homo Sapiens s-a avîntat în largul întinderilor al-

bastre, dar se poate afirma că adevărata epocă a navigației maritime intense a început abia după generalizarea velelor ca principal mijloc de propulsie. Astfel, Uniunea comercială și politică a porturilor hanseatice (Hansa) care, în perioada sa de maximă înflorire, reunea într-un sistem puternic și bine organizat nu mai puțin de 80 de orașe, începe (în secolul al XIII-lea) să folosească *kogga*. Inițial propulsată cu ajutorul unei singure pînze de formă pătrată, această navă era destinată în principal transportului mărfurilor cu un gabarit ridicat. Cu toate perfecționările aduse (mărirea numărului de catarge la trei și înlocuirea fundului plat cu o carenă ascuțită în sec. XIV—XV), ea își menține instabilitatea, datorată în principal profilului de bază adoptat și contribuie (prin această carență constructivă), la decăderea puterii economice și militare hanseatice.

În a doua jumătate a secolului al XV-lea apar arborii (catargele) cu una sau mai multe vergi. Cei care au descoperit și aplicat această ingenioasă soluție tehnică au fost meșterii olandezi. S-a rezolvat astfel problema necesității suprainălțării excesive a catargului; a urmat creșterea corespunzătoare a suprafeței velelor și, în consecință, sporirea capacității de transport și a vitezei de deplasare a navelor. Prima parte a catargului purta denumirea de „arbore coloană”; de la „gabie” în sus urma „arboarele gabier” pînă la „cruceță”, iar ultima parte, cea din vîrf, se numea „arbores”. Tot olandezii sînt aceia care au folosit, pentru prima oară în construcția de nave, așa-numita chilă „falsă” sau „dublă”, ce avea drept scop protecția fundului vasului de contactul cu stîncile sau nisipul din zonele cu ape puțin adînci. O altă soluționare a acestei probleme a constituit-o utilizarea unor butoiașe speciale, umplute cu apă și fixate sub linia de plutire. Dacă apărea riscul contactului cu fundul mării, butoiașele erau golite cu ajutorul unor pompe, locul apei fiind luat de aer, iar vasul se ridica suficient de mult pentru a depăși zonele primejdioase.

În secolul al XV-lea capacitatea obișnuită a corăbiilor ajungea la 200—300 t, iar numărul de catarge se mărise la patru. Începutul epocii renașcentiste marchează însă apariția unui nou tip de navă, ale cărei caracteristici sînt în mod evident superioare tuturor vaselor construite în

nordul Europei (*kogga* și *drakkarul*) sau în șantierelor mediteraneene (*galera* și *feluca*). Numită *caravelă*, această navă avea dimensiunile medii de 8 m lățime, 25 m lungime și capacitatea de 50—100 t. Inițial echipată cu vele triunghiulare, ea se caracteriza printr-o deosebită manevrabilitate și mai ales prin capacitatea de a se deplasa împotriva vântului. Din acest motiv, istoricii navigației maritime consideră că acest tip de vas a făcut posibile marile călătorii oceanice din secolul al XV-lea. Deoarece descoperirea și deschiderea căilor maritime spre Africa, Asia și cele două Americi aveau implicații majore pentru cei care le cunoșteau și dispuneau de mijloacele necesare pentru a le parcurge, documentele vremii oferă însă puține amănunte asupra acestor expediții și a caracteristicilor velierelor utilizate.

În secolele al XV-lea și al XVI-lea, datorită calităților sale remarcabile, caravela este adoptată de toată Europa. Prin intermediul ei se transmit inovații importante ca : vela triunghiulară, modalitatea de fixare a filelor bordajului, precum și soluțiile tehnice aplicate pentru navigația în volte. În paralel, apare și se perfecționează *carraca*, navă de transport mare, cu lungimea de 50 m și lățimea de 15 m. Cele patru catarge erau înzestrate cu vele pătrate la arborii prova și central și triunghiulare pentru cei dinspre pupă. În afara unui echipaj ce număra uneori 300 de oameni, o astfel de navă putea lua la bord pînă la 700 de soldați sau călători. Cele mai utilizate carrace aveau un tonaj care nu depășea 120—200 t dar, cîteodată, capacitatea atingea și 3 000 t. Aceste vase erau înarmate cu tunuri grele amplasate sub puntea principală și mortiere sau tunuri de calibru mic, situate pe cele două sau trei etaje ale castelelor pupa și prova.

Marele deschizător de drumuri, Cristofor Columb, „amiralul mărilor și continentelor nou descoperite“, deși obținuse sprijinul financiar al Spaniei, nu a reușit decît cu mari dificultăți să echipeze 3 vase : *Santa Maria* (nava amiral), *Pinta* (comandată de Martin Alonzo Pinzon) și *Niña* (comandată de Vincente Yañez Pinzon). Dacă documentele nu concordă în ceea ce privește descrierea navei *Santa Maria*, considerînd-o în general o carracă cu tonajul

de 100—120 t (după însemnările lui Columb, chiar mai puțin de 100 t), în schimb, istoricii sînt de acord clasificînd celelalte două vase în categoria caravelor de dimensiuni mijlocii (50—60 t). Se pare că *Niña* avea lungimea de 16—22 m, iar *Pinta* de 16—24 m. Cea mai bună comportare a avut-o *Niña*, la bordul căreia s-a înapoiat Columb din prima călătorie și a luat parte la următoarele două. Într-un interval de numai 12 ani (1492—1504) Columb organizează 4 expediții, descoperind și explorînd coastele și insulele din zona Americii Centrale și traversînd de 8 ori Oceanul Atlantic. În același timp, el este primul navigator european care menționează existența unor fenomene stranie în regiunea numită mai tîrziu *Triunghiul Bermudelor*.

Succesele spaniolilor au stîrnit nemulțumiri și invidii în țara vecină, Portugalia și, ca răspuns la expedițiile lui Cristofor Columb (a căror finanțare a fost refuzată de Portugalia, dar acceptată de regii Spaniei) lui Vasco da Gama i se încredințează pregătirea unei călătorii pentru descoperirea drumului spre India. Documentele existente nu concordă întru totul asupra tipului navelor folosite. Vasul amiral *São Gabriel* și corabia *São Raphael* comandată de fratele lui da Gama, aveau tonaje de 100—120 t, fiind considerate uneori caravele, în timp ce alte surse le prezintă ca fiind carrace. Cu siguranță însă, a treia navă, *Berrio* (numită uneori *São Miguel*) era o caravelă cu capacitatea de aproximativ 50 t. Aceste vase mici, la care se adăuga unul de transport (de 200 t) i-au permis lui Vasco da Gama să înfrunte două oceane și să descopere mult rîvnitul drum spre Indii, pierzînd doar două nave în timpul numeroaselor uragane și bătălii care i-au marcat anii de călătorie (1497—1499).

Reușitele acestor expediții arată cît de greșită este opinia potrivit căreia navele mici cu vele nu prezentau siguranță pentru navigația oceanică sau în luptele maritime. În acest sens stau mărturie și celebrele călătorii în jurul lumii realizate de spaniolul Fernando Magellan (1519—1522) cu vase de 75—120 t și de faimosul corsar englez Sir Francis Drake (1577—1580) pe *Golden Hind* de 172 tone. În special Drake și Columb au demonstrat că măiestria de navigatori și curajul comandanților și echi-

pajelor puteau suplini cu succes calitatea și mărimea navelor, permițând realizarea unor expediții atât de temerare, încât astăzi par greu de imaginat.

A urmat un adevărat val de călătorii în jurul lumii, parte piraterești, parte oficiale : englezii William Dampier (1683—1686) și Roger Woods (1708—1711); olandezul Roggeveen (1721—1723); englezii John Byron (1764—1766), Samuel Wallis (1767—1769) și Carteret (1767—1770); francezul Louis de Bougainville (1766—1769). Cele mai cunoscute au rămas însă expedițiile căpitanului englez James Cook : prima (1768—1771), pe nava *Endeavour* de 370 t, a doua (1772—1775) cu navele *Resolution* și *Adventure* de 280—395 t; iar a treia (1776—1780), în care marele navigator și-a găsit tragicul sfârșit, cu vasele *Resolution* și *Discovery*. Moment culminant al navigației cu vele, expedițiile lui Cook au dus la importante descoperiri în domeniile geografiei, antropologiei și științelor naturii, demonstrând în același timp calitățile deosebite ale marinarilor din secolul al XVIII-lea,

Epoca marilor descoperiri geografice atrage după sine dezvoltarea fără precedent a schimburilor comerciale. Cererea de nave avînd caracteristici din ce în ce mai bune (capacitate de transport, viteză, rezistență, siguranță, manevrabilitate) crește vertiginos, ceea ce impulsionează construcția navală, transformînd-o (începînd cu secolul al XV-lea) într-o adevărată industrie. Tot în secolul al XV-lea apare *galionul*, ce cumulează cu timpul o serie de îmbunătățiri, care-l situează pe primul loc printre navele epocii. Inițial destinat comerțului, dar avînd tunuri pentru a se putea apăra de pirați, acest tip de vas devine treptat o navă de război, folosită timp de două secole în toate marile înfruntări maritime. În general, galioanele aveau dimensiunile de 28 m lungime și 9 m lățime, păstrînd castele înalte la provă și pupă și 2—4 catarge, cu velatură mixtă : pînze pătrate pe arborele mare și pe arborele de la provă și triunghiulară pe cel de la pupă. Unele galioane ajung la dimensiuni de excepție : *Ark Royal*, *Great Harry* și *Wasa*, întrecute însă de *Le Grand François* (5 catarge, 1 900 t, 1 500 oameni echipaj).

Pe măsură ce marile puteri își dezvoltă flotele comerciale și militare, construcția de nave începe să devină

obiect al cercetărilor științifice. Consecința este apariția, la începutul secolului al XIX-lea, a *clipperelor*, vase cu 5—6 etaje de vele, a căror suprafață activă depășea 4 000 m². Ele reprezintă apogeul în construcția velierelor comerciale și vor fi înlocuite doar de navele de propulsie mecanică. Tonajul acestor corăbii era cuprins între 500 și 2 000 t, iar viteza atingea 22 noduri, cele mai cunoscute fiind clipperele britanice *Rainbow*, *Cutty Shark*, *Taepig* și *Ariel*.

Spre sfârșitul secolului al XIX-lea, odată cu apariția navelor propulsate cu ajutorul mașinilor cu aburi, au existat numeroși armatori care, prin perfecționări constructive, au încercat să demonstreze superioritatea velierului față de vasele acționate mecanic. Utilizarea oțelului la construcția cocii și a catargelor permite sporirea capacității de transport și a vitezei de deplasare. Sînt realizate astfel nave avînd caracteristici de excepție, dar urmărite de ghinion : 1899 — *La France* (lungime 114 m, lățime 15 m, 5 catarge, tonaj 6 000 t_{dw}, suprafața velaturii 5 000 m²) naufragiază după numai 2 ani de serviciu în largul coastelor chiliene ; 1902 — *Preussen* (lungime 133 m, lățime 16,4 m, tonaj 8 000 t_{dw}, deplasament 5 081 t, 5 catarge) naufragiază după 8 ani de navigație în Canalul Mîneicii ; 1911 — *France II* (5 catarge, lungime 126 m lățime 17,5 m, velatură 6 250 m², tonaj 8 000 t_{dw}, deplasament 6 255 t, echipată cu două motoare, la care se renunță ulterior) eșuează în 1922, lîngă coastele Noii Guinee.

Interesul pentru utilizarea motorului cu aburi crește tot mai mult și, pentru o scurtă perioadă, construcția navală este marcată de apariția așa-numitelor vase cu propulsie mixtă. Secolul al XIX-lea cunoaște astfel realizarea, cu mai mult sau mai puțin succes, a tuturor combinațiilor posibile dintre vechiul și noul sistem de asigurare a deplasării pe apă : pînze-zbaturi, pînze-elice și pînze ajutate simultan de zbaturi și elice. Folosirea pe scară tot mai largă a metalului pentru părțile componente ale navelor conduce la ameliorarea sensibilă a caracteristicilor și îmbunătățirea performanțelor vaselor, stimulînd progresul în concepția și construcția navală. În această epocă de tranziție sînt de remarcat unele reușite semnificative. Astfel, la 20 mai 1819, velierul *Savannah* de 380 tone, avînd

roți cu zbat-uri de aproape 5 m diametru, acționate de un motor cu abur de 72 CP, pleacă din portul New York cu destinația Liverpool. Traversarea a fost efectuată în 609 ore, perioadă în care mașina cu abur a funcționat un total de 99 ore. Cîțiva ani mai tîrziu, *Entreprise*, navă mixtă de 470 tone, reușește parcurgerea traseului New York — Capul Bunei Speranțe — India în 54 de zile din care 35 de zile propulsia a fost încredințată exclusiv motorului cu abur.

Perfecționările aduse navelor mixte permit ca, în 1838, *Great Western* (1 800 tdw, 72 m lungime) să acopere distanța Bristol (Anglia) — New York (S.U.A.) în numai 15 zile și 12 ore. În 1862, compania engleză Cunard pune în circulație vasul *Scotland* (3 800 tdw, 118,56 m lungime, 21,79 m lățime) a cărui mașină cu abur (1 000 CP), ce acționa două roți cu zbat-uri, permitea atingerea unei viteze de 12 noduri. Prin dimensiuni și performanțe, această navă era depășită în acea epocă doar de *Leviathan* (210 m lungime, 25 m lățime, 9 m pescaj, 27 400 tdw). Conceput de un faimos inginer naval, Isambard K. Brunel, vasul, adevărat „oraș plutitor“, suferă un accident în urma căruia este cumpărat de o altă companie, prilej cu care i se va schimba și numele în *Great Eastern*. O mașină cu abur (8 000 CP) acționa două roți cu zbat-uri (17 m diametru) și o elice (care atingea 48 rotații/minut). Cele șase catarge susțineau o velatură cu suprafața de 5 430 m². Capacitatea sa de transport, ce depășea cu mult cerințele epocii, lipsa de experiență în manevrarea unui astfel de colos și imposibilitatea unor porturi de a-l găzdui, au condus la o exploatare prea puțin rentabilă. Situația financiară critică provocată de existența gigantului i-a determinat în final pe proprietari să vîndă vasul la fier vechi (1888). Constructor remarcabil (*Leviathan* a fost primul vas cu pereți dubli sub linia de plutire, punte superioară dublă etc.), I. K. Brunel este și autorul unei alte reușite creații navale, *Great Britain*. Vas de pasageri lansat în 1843, *Great Britain* avea un deplasament de 3 600 tdw, o lungime de 97 m, iar mașina cu aburi îi permitea atingerea unei viteze de 11 noduri.

Timp de secole, evoluția construcției velierelor a fost lentă, fără ca între navele cu destinație militară și cele

cu destinație civilă să existe mari deosebiri în ceea ce privește tonajul, velatura, artileria de bord sau caracteristicile de navigație. Iată însă că, în secolul al XVII-lea, Țările de Jos construiesc primele *nave de linie*. Denumirea li se trage de la faptul că, în timpul luptelor, ele erau dispuse în linie, putînd astfel să utilizeze la maximum puterea de foc de care dispuneau (tunurile fiind amplasate în cele două borduri). Este de menționat că primele tunuri navale aveau țevicele scurte, din bare de oțel strînse în exterior cu cercuri. Au urmat, rînd pe rînd, tunurile cu țevi turnate din bronz, fontă și oțel, de diverse calibre. Tunurile cu țeavă scurtă erau destinate luptei de apropiere (abordaj) cele cu țeavă lungă și mortierele, duelurilor de artilerie de la distanță. Între secolele XVII și XVIII navele de linie aveau 44—120 de tunuri, dar, după primul război anglo-olandez (1652—1654), sînt păstrate numai vasele cu 74, 80 și 120 de tunuri, dispuse pe 2—3 punți etajate.

Cea mai reprezentativă navă de linie din secolul al XVIII-lea a fost *Victory*, vasul amiral de pe care Nelson a condus flota engleză în timpul bătăliei de la Trafalgar. Cu un deplasament de 2 000 t și un echipaj de 1 000 oameni, vasul dispunea de 124 de tunuri, amplasate pe 3 punți. Construită înaintea ei, nava franceză *La Couronne*, cu un deplasament de 2 460 t, avea lungimea de peste 50 m, lățimea de 15 m, iar puterea de foc era concretizată de 106 tunuri amplasate pe 3 punți. Deși velatura fusese dispusă în cîte 3 etaje pe fiecare din cele 3 catarge, nava rămînea totuși lentă și greoaie, fiind depășită calitativ de vasele engleze *Sovereign of the Seas* și, mai tîrziu, *Victory*.

Fregatele, constituind următoarea clasă de nave de luptă, au apărut inițial ca vase de legătură între navele de linie. Ele se conturează ca un tip de velier distinct abia spre mijlocul secolului al XVII-lea. La început, dimensiunile lor erau de 30—39 m lungime și 7—9 m lățime, iar tonajul cuprins între 100 și 200 t. Dispuneau de maximum 40 de tunuri și un echipaj de 150—300 oameni. Treptat însă, dimensiunile cresc și, la mijlocul secolului al XIX-lea, fregatele ajung la 55 m lungime și 18 m lățime. Puterea de foc sporește la 60 de tunuri, iar echipajul la 450 de oameni. Datorită velaturii supradimensionate, caracteristica principală a fregatelor o constituia viteza și perfecționă-

rile succesive transformă acest tip de vas într-o navă de linie, rolul său de unitate de legătură fiind preluat de *corvete*. La mijlocul secolului al XIX-lea, corvetele ating 30 m lungime, dispunând de 2 catarge și 2 punți, dotate cu 30 de tunuri.

Spre deosebire de navele comerciale, velierele militare și-au încheiat repede epoca de glorie. Ultima confruntare majoră a navelor cu pânze a fost bătălia din largul Capului Trafalgar (21 octombrie 1805), care a opus cele 33 de nave ale flotei aliate franco-spaniole, flotei engleze, compusă din 27 de nave, aflate sub comanda amiralului Nelson. Ciocnirea a fost extrem de violentă și victoria engleză decisivă, din flota aliată nereușind să scape decât 4 nave (capturate și ele ulterior de o escadră engleză).

Apariția mașinii cu abur a determinat modificări majore și în construcția navelor militare. Ele s-au produs treptat, cunoscând, asemeni vaselor civile, epoca de tranziție a propulsiei mixte. Astfel, în 1841 este lansat la apă *Napoleon*, unul dintre primele vase de război care, pe lângă velatura obișnuită, mai dispunea și de un motor cu abur, ce acționa o elice. Viteza maximă nu depășea 11 noduri. Cîțiva ani mai târziu (1850) este construit *24 Février*, numit apoi *President*, pentru ca în final să fie rebotezat *Napoleon*. Era un vas de linie cu 92 de tunuri, lung de 71 m, lat de 16 m și cu un deplasament de 5 000 tdw. Mașina cu abur (900 CP) acționa o elice capabilă să imprime o viteză de aproape 14 noduri, însă, din păcate, structura navei era din lemn.

În 1859 este lansată fregata cuirasată *Gloire* (5 600 tdw, deplasament, grosimea cuirasei 100—120 mm, blindajul continuînd 2 metri sub linia de plutire). Motorul cu abur (2 500 CP) îi permitea atingerea unei viteze de 13 noduri. În același timp englezii îl construiesc pe *Warrior*, avînd caracteristici similare, ambele nave păstrîndu-și velatura ca mijloc de propulsie auxiliar.

Anul 1866 marchează un moment important în evoluția navelor de război cu vele și mașini cu abur. Astfel, în timpul bătăliei de lângă insula Lissa, deși inferioară numeric, flota austriacă a reușit să învingă flota italiană. Victoria se datorează atît artileriei de bord superioare și tacticii ofensive aplicate, cît și folosirii pintenului de la prova

navelor. Astfel, în cursul ciocnirii, cuirasatul italian *Re d'Italia* a fost scufundat, fiind lovit numai de pintelul vasului austriac *Kaiser*.

Dacă secolul al XIX-lea a fost epoca de aur a navigației cu vele, anii primului război mondial au tras definitiv cortina peste lunga și tumultuoasă perioadă a istoriei călătoriei velierelor pe mărilor și oceanele lumii. Documentele societății Lloyd consemnează că, între anii 1914 și 1918, au fost scufundate mai mult de 91% din corăbiile existente în anul 1913. (Astfel, Franța și Germania își pierd toate velierele între 1914 și 1916.) Evoluind lent de-a lungul a mai multe secole și stinsă fulgerător în numai patru ani, navigația cu pânze a presărat însă fundul mărilor și oceanelor cu mii de epave, răpind în același timp un număr greu de calculat de vieți omenești. Fie că la originea naufragiilor s-au aflat furtunile, incendiile sau molimele izbucnite la bord, pirații, corsarii sau stincile submarine, aproape fiecare dispariție petrecută în condiții despre care nimeni nu a putut aduce vreo mărturie a dat naștere unor legende fascinante, dintre care unele au rămas în memoria marinarilor pînă astăzi. La începuturile navigației cu vele, atunci cînd întinderea de ape ce depășea linia orizontului reprezenta Necunoscutul, dispariția vaselor care îndrăzneau să se avînte în larg era pusă pe seama a tot felul de monștri marini și forțe supranaturale. Cu timpul însă, pe măsură ce întinderile albastre au început să-și dezvăluie secretele, naufragiile au determinat căutarea unor cauze mai apropiate de realitate : imperfecțiuni constructive, greșeli de navigație, furtuni, pirați etc.

În lunga istorie a călătoriilor maritime rămîn însă, suficiente cazuri enigmatice, cărora, cu toate eforturile depuse, nu li s-a găsit nici o explicație care să reziste unei analize aprofundate. Un astfel de episod îl constituie dispariția expediției conduse de John Franklin. Finanțată de guvernul englez și dispunînd de navele *Erebus* și *Terror* (cu 148 de oameni la bord) expediția a început în 1845 și avea ca obiectiv găsirea unei căi maritime spre China, tre-

cînd prin zona nordică a continentului american. Navele erau dotate special pentru explorări polare și participaseră (avînd aceleași echipaje la bord) la călătoriile efectuate între 1840 și 1843 de exploratorul englez James Ross, pentru cercetarea continentului Antarctic. Ultimele vești de la expediția Franklin au parvenit în 1847 din zona insulei canadiene Victoria, după care, oameni și vase, au dispărut fără a lăsa vreo urmă. S-a considerat că navele au fost fie prinse de ghețuri și sfărîmate, fie s-a produs o coliziune între ele și, în ambele cazuri, echipajele au pierit în accident sau mai tîrziu din cauza extenuării produsă de frig și foame. Dată fiind calitatea deosebită a navelor și a marinarilor, ipotezele menționate prezintă însă multe puncte slabe. Sir John Franklin (1786—1847 ?), amiral englez avînd la activ numeroase expediții de cercetare în regiunea arctică (Arhipelagul Svălbard, Golful Hudson), deținea o bogată experiență în domeniul navigației polare (între anii 1824 și 1826 el a explorat cu succes cursul fluviului canadian Mackenzie pînă la vărsarea în Oceanul Înghețat). *Erebus* și *Terror* fuseseră special construite și dotate pentru cercetări polare, avînd carenele întărite cu foi de cupru și prova înzestrată cu un pinten de oțel pentru spargerea gheții. Vasele și echipajele dovediseră calități deosebite în timpul expediției britanice a amiralului Sir James Clarke Ross în Antarctica (1840), soldată cu descoperirea Marii Bariere de Gheață Ross, a Țării Victoria, a vulcanilor *Erebus* și *Terror*, a Polului Sud Magnetic și a insulelor Franklin. Lista proviziilor și echipamentului expediției Franklin, păstrată în arhivele Royal Navy, dovedește că aceasta era mai bine pregătită decît toate expedițiile polare anterioare ei. Și totuși navele au dispărut fără urmă.

Faptul este surprinzător căci, deși expediții polare cu final dramatic au fost numeroase în secolul al XIX-lea, întotdeauna au fost găsite indicii care au lămurit circumstanțele tragicelor incidente. Astfel, în 1880, expediția condusă de americanul De Long și ambarcată pe nava *Janette* a început o călătorie pornind din San Francisco și avînd drept obiectiv atingerea Polului Nord, trecînd prin strîmtoarea Bering. Vasul a fost însă blocat de ghețuri, purtat în derivă și, în cele din urmă, sfărîmat. Cei aflați la bord

au reușit să se salveze coborînd pe o banchiză, dar, pînă la urmă, au pierit în deșertul de gheață, majoritatea dispărînd în crevase și canale. La 3 ani de la acest sfîrșit (1883), atunci cînd toată lumea uitase de *Janette*, în Groenlanda sînt găsite pe un bloc de gheață plutitor lucruri care aparținuseră lui De Long.

Această întîmplare nu face decît să adauge noi semne de întrebare privind vasele *Erebus* și *Terror* din care, cu toate cercetările intense purtate de-a lungul a mulți ani, nu s-a găsit nici o urmă. Mai mult, cei care au încercat să urmărească traseul lui Franklin, au sfîrșit împărțându-i soarta. Astfel, plecat în căutarea amiralului englez, în 1853, Joseph René Bellot (1826—1853), explorator francez care avea la activ două expediții arctice și prioritatea cercetării Madagascarului, dispare în aceleași condiții misterioase și în aceeași zonă din apropierea insulei Victoria. Cu toate eforturile făcute, nici din această expediție nu a mai fost găsită vreo urmă care să permită stabilirea cauzelor dispariției...

Este binecunoscut faptul că, pînă spre sfîrșitul secolului al XIX-lea, vasele ce străbăteau mările și oceanele lumii erau amenințate de atacurile pirateresti. Dar, cu tot efortul de imaginație care s-ar face, este greu de presupus că (deși situat într-o zonă izolată) traseul ales de Franklin ar fi putut reprezenta un cît de mic interes pentru astfel de atacuri. Rămîn de analizat alte două ipoteze : izbucnirea unui incendiu la bord sau a unei molime cu efecte mortale pentru toți membrii echipajelor. Nu trebuie uitat însă că, deși este vorba de anul 1845, atît medicina, cît și tehnica navală, făcuseră progrese importante. Or, dată fiind misiunea încredințată, *Erebus* și *Terror*, erau echipate astfel încît să facă față acestor situații limită. În plus, probabilitatea ca un incendiu sau o molimă să izbucnească fulgerător pe DOUĂ nave simultan și cu atîta forță, încît să aibă drept consecință dispariția oricăror urme, este prea redusă pentru a merita să fie luată în considerație.

Un alt incident, care a făcut multă vîlvă în epoca respectivă, a fost pierderea fregatelor franceze *Bussole* și *Astrolabe*. Conduasă de cunoscutul navigator Jean François Galoup la Pérouse, expediția a părăsit orașul australian Sidney în anul 1788, îndreptîndu-se spre Melanezia. Am-

bele nave și cei 223 de oameni aflați la bordul lor au dispărut apoi definitiv. Patru decenii mai târziu (în 1828), expediția franceză condusă de amiralul Dumont d'Urville găsea întâmplător obiecte de pe vasele lui La Pérouse pe insula Vanikoro din apropierea arhipelagului Solomon. Cercetările ulterioare nu au oferit însă nici o explicație privind soarta fregatelor și a echipajelor.

Indiferent de epocă și mijloacele tehnice aflate la dispoziția navigatorilor, navele propulsate cu ajutorul vîslelor, vîntului sau forței generate de motoarele termice au dispărut și probabil vor continua să dispară pe toate mările și oceanele globului. Dintre zonele caracterizate printr-o frecvență mai ridicată a unor astfel de incidente, una se detașează net însă, intrînd încă din secolul al XIV-lea în atenția marinarilor. Este vorba de o regiune situată în apropierea coastelor continentului nord american și numită *Triunghiul Bermudelor*. Garda de Coastă a Statelor Unite (US Coast Guard) dă (în instrucțiunea nr. 5 720) următoarea definiție pentru această zonă maritimă :

«*Triunghiul Bermudelor, Triunghiul Morții sau Triunghiul Diavolului* este o zonă imaginară, situată în largul coastei atlantice de sud-est a Statelor Unite, perimetru unde a fost semnalat un procentaj ridicat de pierderi ale unor nave maritime, ambarcațiuni mici și avioane. În general se consideră că vîrfurile triunghiului se găsesc localizate în Bermude, Miami (Florida) și San Juan (Puerto Rico) ».

Geografii consideră *Triunghiul* ca fiind format de linii imaginare pornind din Bermude pînă la New York în nord și Insulele Virgine în sud, și desfășurîndu-se în evantai spre vest (atingînd 75° longitudine vestică).

După afirmațiile unor experți ai Marinei Statelor Unite (US Navy) problema disparițiilor de nave, frecvent semnalate în *Triunghi*, este „o falsă problemă“. Ei susțin că : „Într-o zonă caracterizată printr-un intens trafic aeronaual, zonă în care furtunile sînt extrem de violente și izbucnesc într-un interval de timp scurt, incidente de genul celor descrise în rubricile de senzație ale cotidienelelor nu prezintă nimic ieșit din comun. La originea lor nu se pot afla decît fie erori umane, fie cedarea materialului navelor sub impactul fenomenelor meteorologice violente“. Un alt

„argument“ l-ar constitui faptul că nimic nu îndreptățește să se considere existența unui triunghi. În cel mai bun caz (după afirmațiile lor) se poate accepta ideea că ar fi vorba de o elipsă sau un arc de cerc. Partea superioară a acestuia s-ar situa la „limita insulelor Bermude“ în timp ce partea inferioară ar „atinge baza Floridei, trecînd dincolo de Puerto Rico“ și urmîndu-și drumul „spre sud și est în Marea Sargaselor, pentru a reveni în final la punctul de plecare“ (Declarațiile Departamentului Transporturilor al Statelor Unite).

După unii autori, „Marea Naufragiilor este o zonă ce se întinde între Bermude și coasta Virginiei (...) a cărei parte sudică este formată de insulele Cuba, Haiti și Puerto Rico“. (John Godwin, „*This Baffling World*“, New York, Hart, 1968).

Se poate constata că, indiferent de forma atribuită așa-numitului „*Triunghi*“, toate definițiile sînt de acord în a include în interiorul zonei Arhipelagul Bermudelor și Marea Sargaselor.

Descrisă pentru prima oară de Cristofor Columb, Marea Sargaselor a reprezentat multă vreme o enigmă pentru navigatorii care i-au străbătut apele. Întinzîndu-se cu aproximație între $37^{\circ} \div 27^{\circ}$ latitudine nordică și $75^{\circ} \div 40^{\circ}$ longitudine vestică, Marea Sargaselor este o imensă porțiune din Atlanticul de Nord, acoperită cu alge specifice (sargassum) care au imprimat întotdeauna o notă de mister acestei regiuni. Sub pătura subțire a plantelor se ascund cîmpiile abisale Hatteras și Nares, dar și numeroase vîrfuri de munți submarini, terminate cu platouri care au fost cîndva deasupra mării. Dacă astăzi navele cu propulsie mecanică nu riscă să rămînă prizoniere ale masei de vegetație marină, cu totul alta era situația vaselor cu pînze surprinse în zonă în momentele de lipsă totală a vîntului. Aceste perioade lungi de acalmie provocau în epoca velierelor mari neajunsuri navigației atlantice. La gama riscurilor care însoțeau călătoriile pe mare se adăugau atît furtunile violente care bîntuiau nu de puține ori regiunea, cît și atacurile pline de cruzime ale piraților. Traficul relativ scăzut, lipsa mijloacelor de comunicație la mare distanță, fragilitatea construcției vaselor, toți acești factori determinau intervenții tardive în cazul unui naufragiu.

Analizîndu-se însă frecvența catastrofelor maritime din *Triunghi* de-a lungul timpului, s-a constatat un lucru ce sfidează logica. Deși, începînd cu secolul al XIX-lea, pirateria a regresat pînă aproape de dispariție, traficul s-a intensificat, iar mijloacele de navigație s-au perfecționat sensibil, incidentele din această zonă au devenit tot mai numeroase. Vasele dispărute fără urmă, în condiții de navigație care nu justificau prin nimic aceste „accidente“, precum și lipsa oricăror mărturii care să aducă o clarificare asupra circumstanțelor și desfășurării tragicelor evenimente, au generalizat printre marinari denumiri ca : *Marea Morții*, *Marea Vaselor Pierdute* sau *Marea Fricii*. Legendele nu fac însă altceva decît să accentueze vîlul de mister care înconjoară o serie de întîmplări ciudate, în care au fost implicate diferite vase și pasagerii lor. Din acest motiv nu ne vom opri decît asupra celor consemnate și descrise (atît cît a fost posibil la vremea respectivă) în publicații sau documente oficiale.

În august 1800 dispărea în *Triunghi* prima navă de război americană : *USS Insurgent*. Era o fregată de tonaj mediu, avînd un echipaj de 340 de oameni. Trimis într-o misiune de patrulare în zona americană a Golfului Mexic și în Marea Caraibilor, velierul dispunea de o putere de foc formată din 22 de tunuri, dintre care 10 amplasate sub punte și era considerat nava amiral a marinei americane. Este de remarcat faptul că în luna august nu au fost semnalate furtuni, iar pirații nu ar fi atacat o navă militară de asemenea dimensiuni.

O soartă similară o are în aceeași lună *USS Pickering*, fregată ușoară (lungime 30 m, lățime 8 m, deplasament 200 t) avînd un echipaj de 90 de oameni și înzestrată cu 9 tunuri amplasate pe punte. Vasul a ridicat ancora din New Castle (Delaware-S.U.A.) și s-a îndreptat pe o vreme foarte frumoasă spre Guadelupa (Insulele Antile), unde nu avea să mai ajungă niciodată...

Un lucru și mai straniu pare însă să se fi petrecut cu o altă navă, de care marea majoritate a celor ce investighează fenomenele din *Triunghi* nu uită să amintească. Este vorba de *Rosalie*. Se spune că această mare fregată franceză (300 t și 40 m lungime), înarmată cu 16 tunuri și 2 mortiere, a fost descoperită în august 1840, după

2 luni de la dispariție, cu încărcătura neatinsă și velatura desfășurată, dar navigînd în derivă, în apropiere de Nassau (Bahamas). Echipajul și pasagerii se „volatilizaseră“, singurele ființe vii descoperite la bord fiind cîțiva canari, o pisică și 4 găini. De-a lungul timpului au apărut o serie de versiuni contradictorii ale întîmplării, dar una dintre ele pare ceva mai explicită și este menționată de Charles Fort în cartea sa „Lo!“ . El citează un articol apărut la 6 noiembrie 1840 în ziarul „Times“, avînd ca sursă de informații o scrisoare primită din Nassau și datată 27 august 1840. Printre altele, în ea se relatează că : „(...) O navă de coastă a descoperit un vas francez abandonat după ce plecase din Hamburg cu destinația Havana. Majoritatea pînzelor erau întinse și nu păreau să fi suferit vreo avarie. Încărcătura, compusă din vin, fructe, (...) avea o valoare considerabilă și era în cea mai bună stare. Documentele căpitanului erau la locul lor (...). Singurele ființe vii găsite la bord erau o pisică, cîteva păsări de curte și cîțiva canari pe jumătate morți de foame. Cabinele ofițerilor și pasagerilor (...) indicau că au fost părăsite de puțină vreme (...). Vasul este foarte mare, recent construit și poartă numele de *Rosalie*. Nu se știe nimic despre soarta echipajului și a pasagerilor“.

În 1970, Lawrence Kusche, autorul volumului „*The Bermuda Triangle Mistery — Solved —*“ (Warner Books, 1975) a început să caute informații suplimentare despre incident, dar nu a reușit decît să încurce și mai mult lucrurile. Pe lîngă faptul că nu a găsit nici o mențiune oficială despre existența vreunei nave franceze cu numele de *Rosalie*, arhivele „Lloyd“ îi dezvăluie cîteva date ce, la prima vedere par să soluționeze misterul :

„*Lloyd List*“, 25 septembrie 1840 : „Havana, 18 august. *Rossini* plecat de la Hamburg pentru Havana s-a lovit de Muares, (stînci din Canalul Bahama) la 3 august. Echipajul și pasagerii au fost salvați“ ;

„*Lloyd List*“, 17 octombrie 1840 : „Havana 5 septembrie. *Rossini*, nava care a fost deteriorată la Muares (Canalul Bahama) și abandonată pe 3 august, a fost găsită pe 17 august și adusă în portul Havana“.

Kusche ajunge la concluzia că redactorul ziarului „*Times*“ a făcut, fără intenție, o greșeală. În 1840 mesa-

jle erau scrise de mînă și este foarte posibil ca ziaristul englez să fi citit *Rosalie* în loc de *Rossini*.

Informațiile privind data și locul incidentului par să coincidă cu descrierea din „*Times*“. Din păcate nu au fost descoperite nici un fel de documente scrise care să confirme sau să infirme celelalte amănunte prezentate în ziar. Dubiile suscitade de incident se datorează și faptului că „*Lloyd*“ nu înregistrase nici o fregată *Rosalie* pe listele ei de nave franceze. În schimb, exista o corvetă cu acest nume, dar ea avea tonajul de 205 t, armamentul compus din 10 tunuri și... ieșise din serviciu în 1834. Deci, teoretic, fregata *Rosalie* nu exista ! Dar, după 14 luni de la scoaterea din uz, corveta fusese trimisă la șantierele navale din Brest, unde rămăsese timp de un an, fiind supusă unor reparații capitale (mărirea tonajului, suprainălțarea catargelor, schimbarea lemnăriei punții și bordului de deasupra liniei de plutire, dublarea numărului de tunuri etc). Datorită îmbunătățirilor aduse, fusese apoi trecută într-o clasă superioară de nave, fregatele, însă armatorii nu consideraseră necesar să menționeze transformarea vasului către societatea „*Lloyd*“, întrucît suma de asigurare era fixă, neputînd fi modificată în cazul unor îmbunătățiri și, oricum, își încetase valabilitatea după prima casare a corvetei. („*Lloyd's Register*“ : — anexa 214 „*French Ships*“)

Nu se știe însă dacă noua navă a păstrat sau nu numele de *Rosalie* și nici dacă ea a navigat în 1840 în *Triunghi*. În plus, documentele aflate în posesia Ministerului Educației și Culturii din Nassau („*Vice Admiralty Court Minutes*“ din 25 august 1840) nu conțin nici un indiciu care să ducă la concluzia că *Rossini* și *Rosalie* sînt de fapt unul și același, căci atît procurorul general, cît și căpitaniii vaselor engleze *Resolute* și *Seaflower* care au găsit nava *Rossini* căzuseră de acord asupra faptului că vasul fusese descoperit în „circumstanțe ciudate“, „abandonat“ și „cu încărcătura intactă“. Deci amiralitatea din Nassau nu știa că echipajul și pasagerii fuseseră salvați, după cum afirmă nota primită de „*Lloyd*“ de la Havana (trimisă pe 18 august).

Toate aceste informații, luate în ansamblu, permit să se aprecieze că incidentul *Rosalie* — *Rossini* este un mis-

ter generat în primul rînd de lipsa unor date clare asupra navei implicate. Din acest motiv, balanța adevărului nu se poate înclina nici în favoarea partizanilor enigmei, dar nici în cea a oponentilor ei, argumentele existente fiind insuficiente pentru modificarea echilibrului.

Petrecută 14 ani mai tîrziu (1854), dispariția vasului *Bella* nu a provocat aproape nici o reacție în presa vremii. Se pare că, mult mai tîrziu, diverși cercetători interesați de straniile fenomene atribuite *Triunghiului* de-a lungul timpului au găsit unele date care pledează pentru o dispariție neobișnuită. Conform lui Harold T. Wilkins, șase zile după ce *Bella* părăsise Rio de Janeiro, în aprilie 1854, cu destinația Jamaica, o altă navă intersectîndu-i presupusa rută a descoperit o barcă răsturnată la a cărei pupă se vedea inscripția „*Bella-Liverpool*“. Deși, după ce vestea naufragiului a ajuns la Rio, cîteva nave engleze și braziliene au pornit imediat operațiunile de salvare, nici *Bella*, nici eventualii supraviețuitori nu au mai fost găsiți. *S-a presupus* că nava fusese supraîncărcată și, la o rafală bruscă de vînt s-a răsturnat (în noaptea de dinaintea descoperirii bărcii vremea fusese destul de rea). Deși Wilkins nu face un mister din această întîmplare, rămîne totuși un lucru nelămurit. Arhivele Lloyd din 1854 („*Lloyd's Register of British and Foreign Shipping of 1854*“) menționează un vas *Bella* construit la Liverpool în 1852 și destinat Braziliei, dar nu specifică nicăieri dacă a suferit un accident. Este interesant de menționat însă că arhivele engleze nu mai pomenesc nimic după 1854 despre acest vas, care poate deci să fi dispărut (nava nefiind asigurată la „Lloyd“, nu există nici un document care să consemneze data și condițiile pierderii ei, întrucît societatea nu era interesată decît de soarta vaselor ale căror armatori acceptau să-i plătească taxele pentru navă și încărcătură).

Kusche afirmă că, deși accidentul navei *Bella* pare a fi „misterios, în măsura în care condițiile în care s-a petrecut nu sînt cunoscute“, el nu trebuie atribuit *Triunghiului*, deoarece Wilkins spune că barca a fost găsită la șase zile de la părăsirea portului Rio de Janeiro de către *Bella*, care „nu putea parcurge, în condițiile cele mai bune, mai mult de 1200 mile marine (200 mile pe zi), găsindu-se deci în momentul scufundării în dreptul Capului Saó Roque,

aflat la 2 000 de mile sud de extremitatea *Triunghiului*". Nu se știe cum de a ajuns Kusche la această concluzie, din moment ce este unanim recunoscut faptul că o navă cu pînze din clasa clipperelor *Ariel*, *Taepig* sau *Cutty Shark* atingea cu ușurință viteza de 22 noduri, adică putea parcurge cu încărcătură maximă aproximativ 500—530 mile marine în 24 de ore. Presupunînd că *Bella* nu ajungea decît la 400 mile/zi, ea ar fi putut acoperi în șase zile dublul distanței „admise” de Kusche și intra în *Triunghi* înainte de dispariția sa. Oricum, din moment ce ne situăm în domeniul presupunerilor (nici o sursă neindicînd locul *exact* unde a fost găsită barca de pe *Bella*) este cel puțin curios ca un autor ce se dorește serios și exhaustiv ca Lawrence Kusche să cadă în păcatul concluziilor lipsite de o bază sigură.

La 26 februarie 1855, corabia *Marathon* descoperă vasul cu trei catarge *James B. Chester* navigînd în derivă, cu toate pînzele ridicate. La bord nu se afla nici un membru al echipajului și pe punte domnea o dezordine cumplită. Totul lăsa impresia că nava a fost părăsită în grabă : mese și scaune răsturnate, obiecte personale răspîndite pe jos ; lipseau jurnalul de bord, documentele oficiale și compasul. Presupunîndu-se că *James B. Chester* ar fi fost victima unui atac pirateresc, s-a trecut la o cercetare amănunțită, dar lipsa urmelor de luptă infirma această ipoteză. Nu mai rămînea decît varianta, lipsită însă de argumente, că, dintr-o cauză anume, imposibil de dovedit sau imaginat, marinarii se aruncaseră cu toții în apă !

Unul dintre cazurile faimoase înregistrate în analele maritime este cel al navei *Mary Céleste*. Deși nu s-a petrecut în interiorul *Triunghiului Bermudelor*, el rămîne ca un punct de referință pentru toți cei care au încercat să elucideze evenimentele similare desfășurate de-a lungul timpului pe mările și oceanele lumii.

Mary Céleste a fost descoperită la 4 decembrie 1872 de bricul englez *Dei Gratia*, într-un punct situat la 590 mile marine vest de Gibraltar. Plutea în derivă, într-o regiune situată la nordul insulelor Azore. Observîndu-i ruta dezordonată și constatînd lipsa oricărui răspuns la apelurile făcute, comandantul navei engleze a trimis o barcă și cîțiva

marinari pentru a cerceta vasul necunoscut. Aceștia au constatat că vecele erau corect strînse iar încărcătura de alcool transportată (1700 barili) era bine fixată și neatinsă. Rezervele de apă și hrană erau aproape complete. Nu lipsea nici unul dintre obiectele personale ale celor 10 oameni dispăruți (incluzînd fiica și soția comandantului). Singurul aparat de negăsit a fost sextantul. Acestor constatări s-a adăugat aceea că numeroase scînduri erau bătute în cuie la ferestrele și ușile cabinelor principale, ca și cum s-ar fi încercat să se reziste la un atac... Remorcată în port, *Mary Céleste* a făcut obiectul a numeroase și minuțioase anchete. Totuși, concluziile privind împrejurările în care a dispărut echipajul au rămas doar la nivelul ipotezelor : atac pirate-resc, revoltă și uciderea căpitanului și a familiei sale, teamă că încărcătura de alcool ar putea exploda etc. Firma „Lloyd“, care trebuia să plătească asigurarea, a considerat că, dintr-un motiv necunoscut, a izbucnit un incendiu, iar alcoolul a început să ardă. Temîndu-se de o explozie, echipajul a părăsit în grabă nava, iar comandantul a luat sextantul (absolut necesar pentru stabilirea poziției pe mare). După cîtva timp focul s-a stins de la sine dar, cu toate eforturile făcute, mica barcă de salvare nu a mai putut reveni la navă, echipajul pierind în largul oceanului. Ceea ce nu a reușit să clarifice ancheta a fost lipsa oricăror urme de incendiu la bord și motivul care i-a împiedicat pe supraviețuitori să atingă, cu ajutorul bărcii de salvare, țărmul insulelor Azore.

După terminarea investigației, *Mary Céleste* a fost recondiționată și redată circuitului maritim. A doua sa existență s-a caracterizat printr-un șir neîntrerupt de ghinioane și necazuri (avînd uneori consecințe tragice) pentru cei care ajungeau să călătorească la bordul ei. După mai mulți ani, *Mary Céleste* și-a găsit sfîrșitul pe un recif din Haiti, unde se pare că a fost eșuată deliberat de căpitanul Gillman Parker.

Din țesătura de povești, mărturii sau ipoteze care au apărut cu ocazia incidentului din decembrie 1872, merită să fie reținute două, prima datorită persoanei care a lansat-o, cea de-a doua datorită originalității ei. Astfel, William A. Richard, secretarul Trezoreriei S.U.A., a dat publicității o scrisoare deschisă ce a apărut pe prima pagină

a ziarului „*New York Times*” în numărul din 25 martie 1873. Iată ce spune printre altele, William A. Richard :
„Circumstanțele cazului tind să ridice grave bănuieli că stăpînul navei, soția și fiica sa, și probabil șeful de echipaj, au fost uciși în furia beției de către marinarii ce au avut acces în mod evident la alcoolul pe care-l transporta vasul.

Se crede că nava a fost abandonată de echipaj între 25 noiembrie și 5 decembrie, iar oamenii fie că s-au înecat, fie, ceea ce pare mai probabil, au fost salvați de vreun vas, care se îndrepta spre unul din porturile Americii de Nord sau de Sud sau Indiile de Vest“. Ceea ce surprinde în acest caz este faptul că nici unul dintre marinari nu a mai fost văzut vreodată în S.U.A. sau întîlnit pe mare de cunoscuții săi de pe alte nave. Este de asemenea greu de explicat motivul pentru care marinarii ucigași (beți sau nu) au abandonat o navă și o încărcătură pe care puteau să o vîndă cu un preț deloc neglijabil în orice alt port decît cel de destinație sau o puteau folosi pentru atacuri pirateresti. Este și mai dificil de explicat de ce, părăsind nava, nu au luat bunurile personale sau bijuteriile și aurul din cabinele căpitanului și ale soției sale, a căror valoare era de aproape 10.000 dolari, sumă destul de mare pentru cîțiva marinari săraci, căzuți pe deasupra și în patima beției !

A doua ipoteză a fost „scoasă la lumină” de Kusche, care afirmă că, la cîțiva ani după găsirea epavei, un om a pretins că este singurul supraviețuitor al tragicului accident ce s-ar fi datorat unei... întreceri de înot în jurul vasului între căpitan și un marinăr. La jumătatea cursei amîndoi protagoniștii au fost sfîșiați de rechini în timp ce un val foarte puternic a lovit nava azvîrlind în mare întregul echipaj care privea neputincios tragedia. Nava și-a reluat poziția normală, continuînd să navigheze singură, iar oamenii, cu o singură excepție, s-au înecat. Dar „martorul” nu explica de ce erau baricadate ferestrele cabinelor și nici modul în care a reușit el să scape de rechini, furtuni etc. și să înoate aproape 600 de mile pînă la țărmul european !

Indiferentă parcă la eforturile cercetătorilor sau la fan-tezia ingenioșilor (s-au propus cele mai diverse ipoteze, de la o înscenare a echipajului de pe *Mary Céleste* sau

chiar a celui de pe *Dei Gratia* pentru a încasa prima de asigurare sau de salvare și pînă la ideea că o substanță oarecare din alimente s-a alterat provocînd moartea sau nebunia echipajului, dar nici una dintre aceste „soluții” nu rezistă la o analiză serioasă) enigma dispariției oamenilor de pe *Mary Céleste* apare și astăzi la fel de stranie ca în ziua cînd nava a fost descoperită abandonată în largul Oceanului Atlantic.

În anul 1880 are loc primul incident care a declanșat intense operațiuni de salvare în zona *Triunghiului*.

Timp de 10 zile, șase nave aparținînd Marinei de război engleze (Royal Navy), au încercat zadarnic să descopere epava vasului *H.M.S. Atalanta*, dispărut cu un echipaj de 290 de oameni. Fregată grea (55 m lungime, 17 m lățime) *H.M.S. Atalanta* dispunea de 50 de tunuri (22 sub punte) și ridicase ancora din Bermude cu destinația Anglia. Cercetările au durat pînă în luna mai, dar, cu toată perseverența și atenția dovedite, ele s-au soldat cu un eșec total : nu a fost descoperit nici cel mai mic fragment care să aparțină fregatei engleze.

În toată această perioadă și în lunile care au urmat, incidentul ce a implicat vasul *H.M.S. Atalanta* și echipajul său format din elevi ofițeri și ofițeri a stat în centrul atenției publice. Astfel, ziarul „*Times*” scria la 14 aprilie 1880 :

„(...) Cînd *H.M.S. Atalanta* a părăsit Bermuda, se aflau la bord 109 t de apă și o mare cantitate de provizii. Nava, bine echipată și caracterizată printr-o stabilitate excepțională era comandată de un ofițer cu o înaltă calificare profesională, neașteptata întîrziere a sosirii ei, aducînd aminte de numeroasele dezastru petrecute în timpul ultimelor două luni și cauzate de vremea foarte proastă din Atlantic (deși în timpul operațiunilor de salvare marea a fost liniștită — n.a.).

(...) S-a încercat să se pună în legătură (cu *H.M.S. Atalanta* — n.a.) nava răsturnată descoperită de vasul *Tamar*, dar acest lucru este o aberație (...). Ar fi fost imposibil pentru *H.M.S. Atalanta*, îngreunată de tancurile cu apă și 43 tone de balast, să continue a pluti în circumstanțele descrise. Odată răsturnată s-ar fi scufundat în câteva clipe !”.

Tot „*Times*” scria la 15 aprilie 1880 :

„(...) Căpitanul vasului *Tamar* a trimis o telegramă (...) afirmînd că, în timpul ultimei sale călătorii, nu a descoperit nici o navă răsturnată așa cum se zvonise.

(...) În această dimineață (portul Portsmouth — n.a.) a fost cuprins de entuziasm la știrea că nava dispărută a sosit nevătămată la Falmouth (...) O telegramă primită de la Falmouth (...) confirmă că un vas comercial cu numele *Atalanta* a ancorat cu certitudine azi dimineață acolo, dar avertiza că zvonul sosirii navei *H.M.S. Atalanta* era incorect (...)“.

„*Times*“ relua cazul la 19 aprilie 1880 :

„Simbătă s-a primit vestea că a fost descoperită o barcă de salvare, cu numele *Atalanta* scris pe pupă. Acest lucru nu a fost confirmat și, chiar dacă era real el nu putea să aibă legătură cu vasul dispărut deoarece Marina de război nu obișnuiește să înscrie numele navelor sale (...) pe pupa bărcilor sau în altă parte“.

La sfîrșitul lunii aprilie apare zvonul că ar exista un supraviețuitor. Lucrurile se liniștesc însă destul de repede căci iată ce menționează „*Times*“ la 27 aprilie 1880 :

„(...) Echipajul de pe *Tamar*, sosit astăzi la Portsmouth, nu știa nimic despre agitația stîrnită de dispariția navei școală *H.M.S. Atalanta*. (...) Printre pasagerii aflați la bordul lui *Tamar* se găsește un marinar pe nume John Varling (...) care, îmbolnăvinduse, a părăsit *H.M.S. Atalanta* pe data de 3 ianuarie (...). Afirmațiile lui Varling despre performanțele navei școală sînt departe de a fi liniștitoare, cu toate că, bineînțeles, este greu de apreciat valoarea opiniilor sale. (...) Ruliul era de 32 grade și Varling l-a auzit pe căpitanul Stirling (comandantul *H.M.S. Atalanta* — n.a.) remarcînd că, dacă nava s-ar înclina cu un grad mai mult, se va scufunda (...) Cu excepția a cel mult doi oameni, ofițerii erau în marea lor majoritate slab pregătiți (...). Varling spune că (...) *H.M.S. Atalanta* a părăsit Barbados vineri, 9 ianuarie cu direcția Antigua, unde unii membri ai echipajului s-au îmbolnăvit de friguri galbene, iar doi oameni, ale căror nume Varling nu și le amintește, au decedat din această cauză (...). Pe 30 ianuarie nava a sosit în Bermuda, pentru a încărca apă și provizii și a plecat pe 31, moment din care nu s-a mai știut nimic despre ea“.

Trebuie remarcat faptul că declarațiile lui Varling vin în contradicție nu numai cu toate înregistrările oficiale ale Royal Navy despre calitatea navei și a echipajului (și aceste înregistrări erau de uz intern, deci nu avea nici un rost ca Amiralitatea să se inducă în eroare pe ea însăși !) dar și cu logica. Este puțin probabil ca sutele de oameni de la bordul navei școală să fie „slab pregătiți“ lăsînd toată treaba în seama a doi marinari „cu experiență“ dintre care unul era bineînțeles Varling !

Deși în secolul al XIX-lea zona în care s-a pierdut *H.M.S. Atalanta* mai era amenințată de atacurile piraților caraibieni, este greu de crezut că aceasta nu ar fi reușit să facă față unei astfel de situații. Un timp a fost acreditată ideea că vasul s-a ciocnit de recife coraligene. La o analiză atentă s-a constatat însă că dispariția sa a avut loc în larg, acolo unde fundul oceanului atingea adîncimi de 4 000—5 000 m. Așa cum menționează toate sursele, velierul dispunea de suficiente rezerve de apă și alimente proaspete și, fiind navă militară, nu ducea lipsă de medicamente sau medici la bord. În aceste condiții nici o moliță nu ar fi putut să se răspîndească atît de rapid încît vasul să nu poată atinge unul din țărmurile aflate la cel mult 3 zile de navigație de ruta urmată.

Construite integral din lemn, vasele cu pînze erau expuse pericolului de a fi mistuite de incendii, iar explozia accidentală a muniției putea provoca uneori scufundarea lor. În acest caz însă, fragmentele de epavă ar fi rămas mult timp la suprafață sau, purtate de curenți, ar fi eșuat pe unul din țărmurile apropiate, fiind astfel o mărturie a celor petrecute. Dificultatea, în ceea ce privește nava *H.M.S. Atalanta*, este însă că, în acele săptămîni de căutări, oceanul era plin, mai ales în apropierea țărmurilor, de resturi plutitoare. „Printre ele era posibil să se fi găsit și unele care aparțineau *H.M.S. Atalanta*, dar nimeni nu le putea identifica (căci, spre exemplu, bărcile de salvare ale Marinei nu erau marcate)“ scrie Kusche. Din nou concluzia sa este mai mult decît discutabilă, deoarece naufragiile erau atent analizate atît de „Lloyd“ cît și, în cazul navelor militare engleze, de Royal Navy. Or, dacă Lawrence Kusche ar fi avut curiozitatea să întocmească

o listă cu numele navelor militare dispărute în secolul al XIX-lea, ar fi descoperit că prea puține naufragii sînt considerate ca petrecute în „condiții neelucidate“. Pentru ca Royal Navy să accepte înregistrarea unui astfel de incident în asemenea termeni, enigma trebuie să fi fost de nesoluționat.

În plus, procedînd printr-o curioasă metodă, Kusche ajunge la concluzia că : „Nava putea fi pierdută departe de *Triunghi*, de vreme ce doar 500 din cele 3 000 de mile ale rutei sale treceau prin el. Totuși este numărată printre victimele *Triunghiului*“. Trebuie oare să i se reamintască lui Kusche propria sa argumentație de la cazul navei *Bella*, unde afirma că un velier face maximum 150—200 de mile pe zi în condiții bune (deci nu pe timp de furtună ca *H.M.S. Atalanta*) ? ! Dacă nava școală engleză a plecat pe 31 ianuarie și furtuna despre care Kusche bănuiește că a scufundat-o a început pe 2 februarie, atunci conform propriilor sale calcule, *H.M.S. Atalanta* se mai afla încă în *Triunghi* !

Un eveniment care demonstrează că *Triunghiul Bermudeilor* nu deține monopolul asupra disparițiilor de nave și echipaje s-a petrecut în 1881, cînd goeleta americană *Ellen Austin* descoperea, în zona estică a insulelor Azore, o altă goeletă, navigînd în derivă. Marinarii americani au abordat vasul străin, constatînd cu surprindere că, deși totul era în perfectă ordine, la bord nu se afla nici un membru al echipajului. Căpitanul a decis atunci să lase cîteva mateloți pe punte și, navigînd împreună, navele s-au îndreptat spre cel mai apropiat port. Deodată, o rafală violentă le-a îndepărtat și au trecut cîteva zile pînă cînd *Ellen Austin* a descoperit din nou goeleta. Spre neplăcuta surpriză a tuturor însă, oamenii lăsați la bord pentru a o manevra, dispăruseră la rîndul lor. După multe insistențe, comandantul a reușit să convingă alți marinari să accepte transbordarea pentru a duce nava pînă în port. Puțin timp după aceea a izbucnit însă o nouă rafală de vînt și atît vasul, cît și cel de-al doilea echipaj au dispărut fără a mai fi găsite vreodată.

Întîmplarea a fost menționată pentru prima oară de Rupert Gould în volumul său „*The Stargazer Talks*“ (London, Geoffrey Bless, 1944). Gould, recunoscut pînă și de

Kusche ca fiind un autor „serios, sceptic și bine documentat“ nu indică sursa informațiilor sale, dar este posibil ca aceasta să fi fost ziarul „Times“, pe care Kusche recunoaște că „nu a putut să-l verifice în întregime“. În schimb atrage atenția că „Lloyd“ nu posedă nici o informație despre incident, ceea ce era normal și evident de vreme ce societatea nu posedă jurnalele de bord ale navelor și nu este interesată decât de vasele înregistrate la compania ei de asigurări.

În octombrie 1902, vasul german *Freya* a fost descoperit plutind în derivă, în Oceanul Pacific, la puțin timp după plecarea sa din portul Manzanillo (Mexic). Cînd a fost găsit, puntea părea devastată recent de o puternică explozie. Echipajul dispăruse, dar la bord nu exista nici o urmă de singe, incendiu sau luptă și vasul continua să plutească, deși era mult înclinat într-o parte. Cele 4 tunuri mici de la bord aveau dopurile de alamă la gura țevei, ceea ce indica faptul că nu fuseseră folosite. Ultima pagină a jurnalului căpitanului nu purta decât o dată : 4 octombrie (a doua zi după plecarea din port) ; cuvîntul care urma se întrerupea la jumătate...

Iată ce consemna registrul „Lloyd“ (*Lloyd's Register. Wreck Returns 1900—1904. Abandoned at Sea Section. Number 446*) :

„*Freya*. 626 tone greutate netă. Vas german.

Punct de plecare : Manzanillo.

Destinația : Punta Arenas.

Încărcătura : Balast.

Descrierea vasului : barcă de lemn.

Circumstanțe și loc : Lîngă Mazatlan.

Data dezastrului : anterior lui 21 octombrie 1902“.

Se pare că incidentul a fost relatat pentru prima oară în revista „*Nature*“ din 25 aprilie 1907. Iată ce se spune, printre altele, la pagina 610 :

„(...) Cutremurele submarine sînt ceva obișnuit în această regiune ; uneori ele sînt resimțite de vasele aflate pe mare (...) și, cel puțin într-un caz, se pare că au provocat pierderea unei nave. La 3 octombrie 1902, vasul german *Freya* a plecat din Manzanillo spre Punta Arenas ; nu s-a

mai aflat nimic despre căpitan sau echipaj, dar nava a fost descoperită, douăzeci de zile mai târziu, parțial deteriorată și înclinată pe o latură. Nu s-a găsit nici un indiciu care să explice starea vasului, dar calendarul de perete din cabina căpitanului arăta că tragedia îi surprinsese pe 4 octombrie nu mult timp de la părăsirea portului (...) Buletinele meteo menționau că în zonă, între 3 și 5 octombrie vîntul a fost de slabă intensitate dar, pe de altă parte, la Acapulco și Chilpanzingo, în zilele de 4 și 5 octombrie, au fost resimțite cutremure puternice, unul dintre ele cauzînd probabil deteriorarea vasului *Freya* și ducînd la abandonarea lui“.

Ipoteza menționată de „*Nature*“ este la fel de inconsistentă ca atîtea altele care au încercat să explice incidentul. Este greu de admis că, în cazul unui cutremur submarin, atunci cînd valuri uriașe încep să bîntuie oceanul, echipajul s-ar fi aruncat în apă sau ar fi folosit bărcile de salvare pentru a scăpa cu viață. Comisia de anchetă germano-mexicană a constatat că puntea părea devastată de o explozie și nu lovită de un val, care ar fi făcut nava să se răstoarne sau ar fi scufundat-o. În ceea ce privește descoperirea navei *la nord* de portul de plecare, deși plecase spre sud, Kusche „presupune“ că se datorează acțiunii vîntului și curenților care au determinat deplasarea vasului abandonat. O simplă consultare a unei hărți a curenților oceanici l-ar fi lămurit însă asupra faptului că toți curenții de coastă californieni sînt îndreptați *spre sud* deci „presupunerea“ sa este greșită.

În noiembrie 1909 ziarele americane anunță, provocînd multă agitație în rîndul cititorilor, dispariția vasului *Spray*. Interesul atît de mare s-a datorat nu dimensiunilor navei sau numărului victimelor (*Spray* era o iolă de aproximativ 10 m lungime și avea la bord un singur pasager), cît renumelui pe care-l avea. Vasul, condus de proprietarul său, căpitanul Joshua Slocum, a fost primul (în istoria cunoscută a navigației) care a reușit ocolul Pămîntului într-o călătorie solitară ce a durat cîțiva ani, terminîndu-se cu bine în 1898. Deci Slocum și *Spray* erau bine cunoscuți atît publicului cît și marinarilor, iar tragedia care s-a petrecut după ce iola a părăsit șantierele navale nord-americane Martha's Vineyard, pe 14 noiembrie 1909, cu direc-

ția America de Sud, a declanșat o adevărată avalanșă de ipoteze. Unele afirmau că Slocum ar fi fost prea bătrîn, iar vasul foarte șubred după atîția ani de navigație, deci era normal să sufere un accident. Altele susțin că *Spray* s-ar fi ciocnit noaptea de un vas de 500 t propulsat cu zbaturi, fiind scufundat fără ca marinarii de la bordul vasului să-și dea seama de acest lucru. S-a sugerat chiar că Slocum (nefericit în căsnicie) a decis să „dispară“ pentru a-și petrece zilele care-i mai rămăseseră de trăit, undeva, într-un loc liniștit. Din păcate, indiferent de originalitatea sau aparenta lor soliditate, nici una din rezolvările propuse nu se sprijină pe elemente reale, așa că misterul dispariției navei *Spray* continuă să rămînă unul din cazurile neelucidate petrecute în *Triunghiul Bermudelor*.

2. Nave pentru eternitate

Primul deceniu al secolului al XX-lea marchează perioada de trecere la construcția navelor cu propulsie mecanică. Îmbunătățirea continuă a mașinilor cu abur determină reducerea dimensiunilor motoarelor, simultan cu mărirea puterii dezvoltate și scăderea consumului specific de cărbune. Utilizarea oțelului în construcția cocilor permite creșterea accentuată a capacității de transport a navelor ; pe vasele de pasageri sînt introduse : iluminatul cu gaz și ulterior cel electric, încălzirea centrală, grupurile sanitare, sistemele frigorifice pentru păstrarea alimentelor. Creșterea deplasamentului și prezența la bord a unor instalații energetice din ce în ce mai puternice permit constructorilor să transforme treptat vapoarele în adevărate hoteluri plutitoare : cabine confortabile, punți de promenadă, piscine, restaurante, săli de spectacole sau de sport, cabinete medicale bine dotate etc.

O dată cu apariția turbinei cu abur, gabaritul grupului propulsor scade și mai mult, în timp ce energia furnizată crește considerabil. În paralel se perfecționează și motorul Diesel. Perspectiva folosirii combustibilului lichid, mai ușor de stocat și avînd o putere calorică net superioară cărbunilor, a făcut din acest motor principalul sistem de propulsie al navelor moderne. Dieselelor li s-au adăugat turbinele cu gaze și generatoarele electrice, dezvoltîndu-se astfel sistemele turbo-electrice și Diesel-electrice, care vor sta la baza performanțelor navelor militare și submarinelor folosite în cele două conflagrații mondiale.

În rîndul puterilor navale militare, Marea Britanie își întărește poziția de lider. Ea este urmată de Germania, Franța, Statele Unite ale Americii, Japonia, Austro-Ungaria și Rusia. Superioritatea vaselor britanice se datora în primul rînd propulsiei care utiliza combustibilul lichid (păcura) în locul cărbunilor. Aprovizionarea se făcea mai rapid, motoarele erau mai puternice (deci viteza și capacitatea de transport mai mari), produceau mai puțin fum și rezistau mai bine solicitărilor specifice luptelor navale. În privința navelor civile, în 1914, dintr-un total de 44,1 milioane tone brute deplasament al flotei comerciale mondiale, vase cumulînd împreună 42,6 milioane tone (deci 96%) foloseau cărbuni, în timp ce restul, ajungînd la numai 1,3 milioane tone (3,9%) erau dotate cu generatoare de putere ce utilizau păcura. Deplasamentul vaselor cu motoare Diesel era și mai mic : circa 0,2 milioane tone, adică mai puțin de 0,5% din total.

Noile cuceriri ale științei și tehnicii se fac simțite și în ceea ce privește siguranța navigației. Este generalizată dotarea vaselor cu stații de radio-emisie-recepție, precum și cu echipamente complexe de salvare în caz de accidente (plute, bărci, șalupe, sisteme de semnalizare), iar după 1941, pe majoritatea navelor sînt instalate radare și hidrolocatoare (ASDIC). Perioada marii crize economice (1929—1933) afectează însă grav construcția navală. În anii de maxim recul economic, peste 68% din flota civilă mondială este dezafectată, majoritatea vaselor casate fiind cele care dispuneau de motoare cu aburi. După 1935 activitatea șantierelor navale cunoaște un puternic reviriment, iar flotele civile și militare ale marilor puteri se ordonează într-un nou clasament : Statele Unite ale Americii, Marea Britanie, Japonia, Franța, Germania și Italia.

Dacă în secolele de dominație ale velierelor i se încredința unei nave o multitudine de sarcini, o dată cu dezvoltarea propulsiei mecanice se constată o tot mai accentuată specializare a mijloacelor de transport maritime. Apar astfel două categorii distincte : vasele cu destinație civilă și cele exclusiv militare, grupe divizate la rîndul lor în numeroase clase.

FLOTELE COMERCIALE

Cargourile

Înainte de primul război mondial transportul de mărfuri era realizat de nave mici, avînd deplasamente de maxim 3 000—4 000 tdw, motoare de 500—1 000 CP și viteza de maxim 8 noduri. Abia după 1936 caracteristicile și performanțele s-au modificat substanțial, tipul cel mai perfecționat, *Liberty* (fabricat de americani, începînd cu 1942) atîngînd 20 000 tdw, 25 noduri, 20 000—30 000 CP.

Navele de pasageri (pacheboturile)

În paralel cu dezvoltarea transporturilor de mărfuri, minereuri și cărbune, traficul de pasageri capătă o tot mai mare amploare. Creșterea tonajului și a vitezei de deplasare se îmbină cu sporirea confortului asigurat călătorilor. Se construiesc și sînt lansate la apă primele mari transatlantice : *Titanic*, *Lusitania* (ambele avînd însă un sfîrșit tragic), *Majestic*, *Mauritania* și *Leviathan*, nave cu tonaje de 25 000—40 000 tdw. După 1918, concurența acerbă dintre constructorii europeni se materializează prin cîteva realizări de marcă : în 1929 Germania lansează marile pacheboturi *Bremen* (51 840 tdw) și *Europa* (48 746 tdw). Urmează Franța cu *Normandie* (deplasament 83 423 tdw) și Marea Britanie cu faimoasele *Queen Mary* (81 237 tdw) și *Queen Elisabeth I* (83 673 tdw), cea mai rapidă navă de pasageri pînă în 1945. Traversarea Atlanticului devine ruta comercială cea mai profitabilă. Rivalitatea dintre companiile de navigație se manifestă pregnant în disputa dusă pentru cucerirea „Panglicii Albastre“, trofeu instituit în 1840 și atribuit vasului care străbătea Atlanticul în cel mai scurt timp, aceasta fiind și confirmarea calității serviciilor asigurate de compania proprietară a navei cîștigătoare. Începută cu *Britannia* și *Great Estern*, supremația vaselor engleze este întreruptă în 1897 de *Kaiser Wilhelm der Grosse* și în 1903 de *Deutschland*. Timp de 18 ani (1910—1928) trofeul este deținut de trans-

atlanticul englez *Mauritania*, urmat de *Bremen* (1929). În 1933 apare pentru prima oară Italia, cu nava *Rex*, în 1935 Franța cu *Normandie*, iar din 1936 englezii revin cu pachetoturile *Queen Mary* și *Queen Elisabeth*. Durata de traversare scade de la 12 zile și 10 ore (*Britannia* — 1840) la 3 zile și 18 ore (*Queen Elisabeth* — 1936).

FLOTELE MILITARE

Torpilelor

Acest tip de navă face parte din categoria vaselor militare ușoare. Dacă la sfârșitul secolului al XIX-lea tonajul nu depășea 300 tdw, el va ajunge în ultima parte a primului război mondial la aproximativ 800 tdw. Viteza maximă atingea 25 noduri, iar armamentul consta din tuburi lans-torpilor și tunuri de 75—105 mm. În 1945 torpilele ajung la un deplasament de circa 1 800 tdw și o viteză de 37 noduri, iar calibrul artileriei de bord se ridică la 127 mm.

Distrugătorul (contratorpilelor)

Distrugătorul a fost construit în vederea neutralizării torpiloarelor sau a submarinelor și pentru escortarea navelor de transport. La începutul primului război mondial deplasamentul nu depășea 900 tdw, dar, în perioada 1939—1945, el se ridică pînă la 3 000 tdw. Viteza sporește substanțial ajungînd la 45 noduri și distrugătorul devine cea mai rapidă navă de luptă. Armamentul consta din 8—10 tuburi lans-torpilor la care se adăugau 6—10 tunuri de 138 mm și tunuri AA ușoare.

Crucișătorul

Inițial construite ca nave de recunoaștere, crucișătoarele ușoare aveau la începutul secolului al XX-lea un tonaj de maxim 6 500 tdw, viteza de 15—20 noduri, și un armament constituit din tunuri de 100—150 mm și tuburi

lans-torpile. La începutul primului război mondial, cruciătorul de bătlie atingea însă 15 000 tdw și, cu toate restricțiile impuse de Conferința internațională de la Washington (1922) privind limitarea deplasamentului la 10 000 tdw, navele din această clasă vor ajunge, în anii 1940—1945 la 30 000—35 000 tdw, viteză de 35 noduri și 1 200 oameni echipaj. Armamentul era constituit din tunuri grele, de 150—300 mm, tuburi lans-torpile și baterii de tunuri AA. Unele crucișătoare dispuneau de capacitatea de a imbarca hidroavioane. În funcție de tonaj, grosimea blindajului și categoriile de armament aflate la bord, crucișătoarele se clasificau în : ușoare, grele și de bătlie, categorii aparte fiind crucișătoarele antiaeriene și cele torpiloare.

Cuirasatul

Navă de linie, cuirasatul reflectă cel mai bine disputa dintre blindaj și artilerie. Creșterea continuă a puterii de penetrație a obuzelor a determinat sporirea corespunzătoare a grosimii cuirasei. Consecința firească a fost mărirea substanțială a greutateii navei, ceea ce a determinat scăderea vitezei și a manevrabilității. Pentru a evita această situație, la început blindajul acoperea vasul numai pînă la linia de plutire. Inconveniente au ieșit la iveală în timpul războiului ruso-japonez, cînd orice torpilă, obuz sau mină care lovea sub linia de plutire ducea inevitabil la scufundarea navei. În anul 1906 însă, Marea Britanie construiește cuirasatul *Dreadnought* care va da numele unei noi clase de nave de linie, cu un deplasament ce depășește 20 000 tdw. În timpul celui de-al doilea război, mondial cuirasatele se caracterizează prin suprastructuri de mari dimensiuni, blindaj gros pînă la 400 mm, deplasament ce atingea 50 000 tdw, viteză de 33 noduri și echipaje numărînd 2 000—2 500 oameni. Puterea de foc era asigurată de 16 tunuri antiaeriene de 88—127 mm, 12—24 tunuri AA de 20—40 mm și 12—20 tunuri navale de 150—380 mm.

Mult mai reduse ca dimensiuni (3 500—9 000 tdw), cuirasatele de pază a coastei (monitoare) dispuneau de blindaj greu (460 mm) și tunuri la 150—300 mm. Viteza ma-

ximă nu depășea 20 noduri, iar echipajul număra pînă la 300 oameni.

Supercuirasatul

Formînd o categorie distinctă, aceste nave, derivate din cuirasate, se caracterizează printr-o foarte mare putere de foc (pînă la 120 tunuri care ajungeau la un calibru de 460 mm), un blindaj de 600 mm, a cărui grosime nu a mai fost atinsă de nici un alt tip de navă, precum și echipaje de 2 400—3 000 oameni. Reprezentative pentru această clasă sînt celebrele : *Tirpitz* (43 000 tdw), *Yamato* (66 000 tdw — avînd cele mai mari tunuri instalate pe o navă : 460 mm) și *USS Missouri* (45 000 tdw).

Portavionul

Utilizarea aviației în operațiunile militare a determinat schimbări majore în gîndirea tactică și strategică a începutului de secol. Eficiența acestui nou mijloc de luptă a atras după sine și încercarea de a-l folosi dincolo de limitele sigure ale țărmurilor, iar cooperarea dintre aviație și navele militare a avut ca rezultat apariția unei categorii distincte de vase. Caracteristica lor de bază o constituie faptul că transportă la bord un anumit număr de aparate de zbor cărora le pot asigura decolarea, aterizarea și logistica necesare luptei aeriene. Portavionul dispune pe punte de 1—2 piste pentru aterizări și decolări, hangare, ateliere de întreținere și reparații, depozite de muniții și carburanți (toate amplasate sub punte) sisteme pentru radionavigația aeriană, baterii de tunuri AA și blindaj pentru asigurarea protecției pasive. Primul portavion a fost lansat la apă în 1919 la Davenport (Marea Britanie). Această navă (*HMS Hermes*) intrată în serviciu în 1923, avea un deplasament de 10 850 tdw, lungimea de 182 m, lățimea de 21 m, putea lua la bord 20 de avioane și atinge viteza de 25 noduri. Dar prima decolare de pe o platformă amenajată pe un vas a fost efectuată încă din 1910 (pilotul Elly pe crucișătorul american *Birmingham*), iar în 1914, nava de pasageri britanică *Compania*, transformată în crucișător auxiliar, a fost modificată astfel încît să poată ambarca 12 avioane.

Prima conflagrație mondială și, ulterior bătăliile aeriomare din Pacific (1941—1945), impun creșterea numărului de avioane luate la bord, precum și a razei de acțiune, manevrabilității și vitezei portavioanelor. În consecință, deplasamentul și forța de lovire a acestor nave se amplifică simțitor, depășind din aceste puncte de vedere cuirasatele. Diversificarea misiunilor încredințate, duce la apariția celor 4 tipuri caracteristice perioadei 1939—1945 : portavioane grele (*USS Midway* — S.U.A., 45 000 tdw ; *Shinono* — Japonia, 62 000 tdw, avînd la bord 60—80 avioane), portavioanele de atac (*HMS Essex* — Marea Britanie, 33 000 tdw, 40 de avioane la bord), portavioanele de escortă ușoare (*USS Enterprise* — S.U.A., 18 000 tdw ; *Soryu* — Japonia, 16 000 tdw, 20—30 de avioane la bord) și portavioanele auxiliare (7 000—12 000 tdw) folosite în timpul protecției convoaielor aliate care traversau Atlanticul.

Submarinul

Primele relatări despre existența unor „mașini de scufundat” datează din antichitate. Încercările s-au succedat o dată cu secolele, dar succese cu adevărat notabile nu au fost obținute decît după 1800 (Fulton). Pînă la apariția mașinii cu aburi, modelele construite erau propulsate cu ajutorul forței musculare a membrilor echipajului. Pentru asigurarea stabilității în imersiune și a flotabilității negative au fost testate numeroase soluții (balast cu apă, modificarea volumului submarinului etc.), ale căror realizări constructive, deși nu duceau lipsă de inventivitate, s-au soldat, în marea lor majoritate, cu eșecuri.

Lansat la apă în 1899 și avînd un motor cu aburi, *Narval* (Franța) este unul dintre primele submarine cu cocă dublă, structură care a fost ulterior adoptată la toate aceste tipuri de nave. Apariția propulsiei Diesel, cu avantajele pe care aceasta le oferea, are drept urmare construirea de către Marea Britanie, între 1890 și 1904, a 5 submarine de 120 tdw (tip *Holland I*), ale căror motoare dezvoltau o putere de 160 CP.

Înțelegînd mai repede decît alte puteri maritime importanța militară a acestei noi categorii de nave, Germania

construiește în timpul primului război mondial cea mai numeroasă flotă de submersibile (în limba germană, Untersee Boot sau, pe scurt, U-BOOT). Ele erau, din toate punctele de vedere, cele mai reușite realizări tehnice din domeniu, iar deplasamentul maxim atingea 850 tdw. Puterea de foc era concretizată prin tunuri de 105—150 mm și 6—10 tuburi lanstorpilor. La sfârșitul conflagrației, din cele 343 submarine germane au supraviețuit numai 158, dar pierderile flotelor comerciale aliate se cifrau la 11 135 000 tdw deplasament al navelor scufundate (4 837). U-BOOT-urile aveau o rază de acțiune neegalată de submarinele aliate, viteza lor la suprafață atingea 16 noduri, iar în imersiune (unde propulsia era asigurată de motoare electrice) 9 noduri.

Pierderile masive pe care le-au cauzat submarinele, atât navelor militare, cât mai ales celor civile, au determinat marile puteri ca, după primul război mondial, să acorde o atenție deosebită acestui tip de armă. În consecință, dimensiunile cresc iar performanțele se ameliorează considerabil. Britanicii îl construiesc pe X-1 (110 m lungime, 9 metri lățime, deplasament 2 500 tdw la suprafață și 3 600 tdw în imersiune, puterea motoarelor : 7 000 CP, viteza la suprafață : 19,5 noduri, timp maxim de imersiune 60 ore, 2 tunuri și 6 tuburi lanstorpilor). Francezii lansează, în 1934, submarinul crucișător *Surcouf* (3 256 tdw la suprafață, 4 304 tdw în imersiune, motoare Diesel de 7 600 CP, motoare electrice de 3 400 CP, viteză sub apă de 10 noduri). În timpul celui de-al doilea război mondial japonezii lansează tipul I 58 (3 000—3 500 tdw), iar americanii tipul USS *Nautilus* (3 600—4 000 tdw). Dar progresele tehnologice și experiența perioadei 1914—1918 permit germanilor să-și mențină superioritatea în domeniul submarinelor oceanice, lansând mai mult de 700 unități în timpul celei de-a doua conflagrații. Noile U-BOOT-uri atingeau 1 000—1 800 tdw, numărul tuburilor lanstorpilor ajungând la 10. Puterea de foc era de 2—4 tunuri, iar viteza în imersiune se cifra la 8—10 noduri. Germanii montează și o instalație care permitea alimentarea cu aer în timp ce nava se afla în imersiune : „Schnorkel“. Rezultatul final al tuturor acestor perfecționări a fost acela că, în

perioada 1939—1945 aliații au pierdut 4 786 de nave, al căror tonaj depășea 20 000 000 tdw.

Mari bătălii navale

Principală confruntare maritimă din cursul primului război mondial a fost bătălia de la Skaggerrak, Marea Nordului (31 mai — 1 iunie 1916) dintre flota britanică (28 cuirasate, 9 crucișătoare de bătălie, 33 de crucișătoare și 81 torpiloare cu un total de 344 tunuri avînd calibre de 305—320 mm și echipaje cu un efectiv de 60 000 oameni) și flota germană (22 cuirasate, 5 crucișătoare de bătălie, 11 crucișătoare ușoare, 60 distrugătoare, cu un total de 244 tunuri avînd calibre de 280—305 mm și echipaje cu un efectiv de 45 000 de oameni). Considerată ca cea mai mare confruntare din istorie a cuirasatelor, lupta s-a terminat indecis. Britanicii au pierdut 14 vase, cu un deplasament total de 115 025 tdw și 6 784 oameni, iar germanii 11 nave, cu tonajul de 61 180 tdw și 3 039 oameni. Aparent, flota germană s-a dovedit superioară, însă avarierea tuturor navelor din componența ei, supuse tirului deosebit de violent al artileriei britanice, a avut un neașteptat și persistent efect psihologic descurajator. În consecință, pînă la sfîrșitul războiului, flota germană a adoptat o atitudine defensivă, astfel încît „bătălia cuirasatelor“ a devenit, în timp, o victorie britanică.

Primul război mondial a cunoscut și alte ciocniri navale, dar urmările lor asupra evoluției luptelor terestre sau a situației militare generale au fost de mică importanță : 28 august 1914, Helgoland (Marea Nordului) — victorie britanică asupra flotei germane ; 8 decembrie 1914, Falkland (Oceanul Atlantic) — victorie britanică asupra unei escadre germane ; 24 ianuarie 1915, Dogger Bank (Oceanul Atlantic) o nouă victorie britanică împotriva flotei germane ; 29 decembrie 1915, în Marea Adriatică, flota austro-ungară este definitiv zdrobită de flota anglo-franco-ita-

liană. Victoriile britanice, aproape neîntrerupte, se datorau atât generalizării utilizării artileriei grele plasate în turele rotative, cât și dotării navelor din Royal Navy (încă din 1906) cu motoare ce foloseau păcura în locul cărbunilor.

În 1939 izbucnește cel de-al doilea război mondial. Prin calitățile tehnice și strategia de luptă aplicată, submarinele germane au reușit să provoace pierderi masive convoaielor destinate să aprovizioneze, cu material de război, Marea Britanie, Malta și U.R.S.S. La suprafață însă, flota Marii Britanii își păstrează supremația. Astfel, la 28 martie 1941, în dreptul Capului Matapan (Mediterraneană Orientală), flota italiană suferă o înfrângere atât de importantă din partea Royal Navy, încît din acel moment ea nu mai constituie un pericol în evoluția ulterioară a ostilităților. Nu după mult timp însă, în bătălia aeronavală din 24—27 mai 1941, cuirasatul *HMS Hood* (42 000 tdw), mîndria marinei britanice, este scufundat de cuirasatul german *Bismark*, la rîndu-i distrus ulterior de atacul conjugat al flotei și aviației engleze. În ansamblu, Royal Navy și-a demonstrat superioritatea față de Kriegsmarine, scufundînd toate navele moderne germane : *Admiral Graf von Spee*, *Scharnhorst*, *Hipper* și faimosul supercuirasat *Tirpitz*.

Analiza luptelor navale din timpul celui de-al doilea război mondial evidențiază rolul determinant al aviației în victoriile engleze (în Atlantic), japoneze și ulterior americane (în Pacific). Debutul conflictului în Oceanul Pacific a fost neașteptat și cu efecte dezastruoase pentru aliați. Atacată prin surprindere la Pearl Harbour (7 decembrie 1941) de 353 avioane japoneze, flota Statelor Unite pierde, în numai 2 ore, 18 nave distruse sau grav avariate (din care 8 cuirasate, 4 crucișătoare și 3 distrugătoare). 188 de avioane americane sînt distruse și 158 avariate. Pierderile japoneze se cifrează la 29 avioane, 1 submarin mare și 5 minisubmarine. În timpul ciocnirii, americanii au înregistrat 2 403 morți, iar japonezii 144. La 10 decembrie 1941, aviația niponă scufundă supercuirasatul britanic *HMS Prince of Wales* și crucișătorul greu *HMS Repulse*, pierzînd numai 5 avioane torpiloare. Victoriile „Flotei combinate” aeronavale japoneze au culminat cu bătălia din Marea Jawei (27 februarie—1 martie 1942), soldată cu

o zdrobitoare înfrângere pentru flota americano-olandezo-engleză.

Dar, cu timpul, pierderile nipone în piloți de elită și capacitatea superioară a industriei americane au început să-și spună cuvântul : în bătălia din Marea Coralilor (4—8 mai 1942), flota japoneză nu a mai reușit să-și aproprie victoria în confruntarea cu portavioanele US Navy, deși avioanele și piloții americani erau inferiori celor niponi. Lupta s-a terminat indecis. Japonezii au pierdut 1 portavion, 80 de avioane și au înregistrat avarii la 1 portavion și 1 crucișător ușor, iar americanii au pierdut 1 portavion, 1 distrugător, 1 tanc petrolier, și 81 de avioane. Bătălia din Marea Coralilor a intrat în istoria luptelor maritime ca prima ciocnire în care forța principală de lovire a constituit-o aviația de pe portavioane, luptele fiind purtate mult în afara razei de acțiune a torpilelor sau artileriei grele navale. Acest episod al războiului din Pacific nu a fost decât preludiul faimoasei înfruntări din largul insulei Midway (4—6 iunie 1942), care avea să marcheze un moment decisiv în evoluția războiului : declinul Japoniei. În podfa uriașelor forțe aeronavale nipone participante la bătălie (190 vase dintre care : 8 portavioane, 11 cuirasate, 22 crucișătoare și 65 distrugătoare, dispunând de 700 de avioane și 1 000 000 oameni sub conducerea celebrului amiral Yamamoto), americanii, dispunând de numai 25 de nave (3 portavioane, 8 crucișătoare și 14 distrugătoare, sprijinite de 243 avioane ambarcate și 140 avioane cu baza la Midway) au reușit să scufunde unitățile care formau nucleul de bază al flotei de portavioane japoneze (*Akagi, Kaga, Hiryu, Soryu*). Acestora li s-a mai adăugat distrugerea crucișătorului greu *Mikuma* și a unui alt distrugător, precum și importanta pierdere a 272 avioane și 1 000 de piloți de elită. În timpul luptei US Navy a pierdut portavionul *USS Yorktown*, 1 distrugător și aproape 150 de avioane. Victoria s-a datorat în mare parte eroismului dovedit de piloții americani care, deși zburau pe avioane inferioare aparatelor japoneze *Mitsubishi Zero*, au reușit să scufunde portavioanele nipone.

Doi ani mai târziu americanii înregistrează o nouă victorie. Lupta s-a desfășurat în golful Leyte (arhipelagul filipinez), între 22—25 octombrie 1944 și a opus o flotă ja-

poneză compusă din 90 de nave (din care 4 portavioane, 9 cuirasate mari, 19 crucișătoare și 33 distrugătoare) sprijinite de 500 de avioane, flotei americane formată din 190 de vase (32 portavioane — majoritatea foste cargouri cărora li se montaseră punți de zbor — 12 cuirasate medii, 25 crucișătoare și aproape 100 distrugătoare vechi), dar, dispunând de aproape 1 000 de avioane ambarcate, superioare calitativ celor inamice. În această bătălie este scufundată cea mai mare navă din lume la acea epocă, supercuiarasatul *Musahsi* (66 000 tdw, 12 tunuri de 460 mm), după ce fusese lovit de 25 de torpile și bombe grele lansate de piloții americani. Această pierdere anunța, parcă, sfârșitul flotei japoneze, definitiv neutralizată în urma bătăliei de la Okinawa (6—7 aprilie 1945). Era victoria unor nave și avioane de luptă superioare calitativ și cantitativ oricăror realizări ale industriei nipone.

Izbucnirea celor două războaie mondiale și criza economică din anii '30 au fost evenimente predominante ce au reținut atenția opiniei publice în primele cinci decenii ale secolului nostru. Dispariția unei nave, cu tot echipajul aflat la bord, era o știre obișnuită în cotidianul plin de vești neplăcute, încărcat de nori negri și de perspective dintre cele mai pesimiste. Cîteva rude care, îndoliate, pretindeau despăgubiri de pe urma pierderii unui număr de mateloți anonimi, cîteva agenți ai companiilor de asigurări încercînd să facă lumină în afaceri încălcite ce implicau armatori, marinari, financiari și autorități, deopotrivă mici sau mari fabricanți falimentari, toate acestea nu erau decît mărunte incidente, demne să apară doar înghesuite într-un colț al uneia din paginile finale din ziarele vremii. Iată de ce perioada 1914—1945 este destul de săracă în relatări privind pierderea de nave maritime, iar prezentarea detaliată a unor astfel de evenimente și a anchetelor pe care le-au declanșat lipsește de cele mai multe ori. În acest context apar cu atît mai semnificative acele cazuri care au atras totuși atenția opiniei publice și a oficialită-

ților, preocupate permanent de numeroase și mult mai grave probleme.

La 4 martie 1918, vasul american *USS Cyclops* a părăsit Barbados cu destinația Norfolk (Virginia—S.U.A.) Cu un deplasament de 19 000 tdw și o lungime de 162 m, acest vapor urma să fie modificat în portavion, navă extrem de necesară pentru US Navy în oceanele Pacific și Atlantic. Avînd o încărcătură de minereu de mangan și un echipaj de 309 oameni la bord, pierderea sa a fost pusă, în primul moment, pe seama atacului efectuat de un submarin german. Această ipoteză a căzut ulterior cînd s-a constatat că nici un raport al Kriegsmarinei nu menționa capturarea sau scufundarea navei americane. Intriga în mod special un fapt : după ce a părăsit insula Barbados, *USS Cyclops*, în loc să se îndrepte spre nord, și-a schimbat pe neașteptate cursul, orientîndu-l spre sud. Apoi, „la fel de inexplicabil ca și manevra făcută cu puțin timp înainte și fără a emite nici măcar un S.O.S., vasul a dispărut, deși înregistrările meteorologice consemnau absența oricărei furtuni în martie 1918“ (US Bureau of Ships și US Weather Bureau). Ofițerul american de origine germană care comanda nava avea o atitudine deosebit de dură față de membrii echipajului și unii anchetatori ai cazului au fost tentați să pună dispariția vasului pe seama unui act de trădare comis de comandant, ce ar fi predat nava marinei germane. Sfirșitul războiului a permis însă cercetarea arhivelor germane care, după cum s-a constatat, nu conțineau nimic referitor la soarta vasului american, dispărut fără urmă în *Triunghiul Bermudelor*. Finalul raportului US Navy în legătură cu pierderea lui *USS Cyclops* consemna : „...Din momentul părăsirii portului Barbados (4 martie 1918) nu s-a mai aflat nimic despre navă. Această dispariție reprezintă unul dintre misterele cele mai deconcertante din analele Marinei. Toate tentativele făcute în vederea reperării au fost zadarnice (...). Au fost emise numeroase ipoteze, dar, la o analiză atentă, nici una nu s-a dovedit satisfăcătoare...“.

„Volatilizarea“ vasului, fără ca acesta să fi lansat nici un S.O.S., este cu atît mai ciudată cu cît *USS Cyclops* a fost prima navă de mari dimensiuni echipată cu instalație de radioemisie-recepție, pierdută în *Triunghi*, fără a lăsa

nici cea mai mică urmă. Iată ce scria, în legătură cu incidentul, cotidianul „*Virginian-Pilot*” în numărul său din 15 aprilie 1918 :

„(...) Departamentul Marinei a anunțat astăzi că ea (nava *USS Cyclops* — n.a.) a fost văzută pentru ultima oară pe 4 martie (...).

Nu există nici un motiv întemeiat care să explice naufragiul navei *USS Cyclops* deoarece nu s-a primit nici o comunicare radio de la ea și nici nu a fost descoperită vreo urmă de când a părăsit portul din Indiile de Vest. În zona pe care trebuia să o străbată vasul, vremea nu a fost deloc defavorabilă (...). Deși un raider (navă corsar de suprafață aparținând germanilor — n.a.) sau un submarin ar putea fi responsabile de pierdere, nu există nici un raport care să indice prezența lor în regiune. (...)

Se știe (din surse US Navy — n.a.) că unul din cele două motoare ale navei *USS Cyclops* se defectase și, în consecință, aceasta a trebuit să-și continue drumul cu un singur motor în funcțiune. Dar, chiar dacă motoarele principale ar fi fost în întregime scoase din funcțiune, vasul ar fi trebuit să fie capabil să-și utilizeze stația radio (...)”.

În 1920 a fost emisă ipoteza potrivit căreia nava s-ar fi răsturnat. Cu acel prilej s-a afirmat, că, deoarece capacele tancurilor vasului au fost prost prinse sau pur și simplu lăsate deschise, apa a năvălit în interior provocând naufragiul. Ceea ce nu explică autorul acestei teorii este atât rapiditatea extraordinară a tragediei, cât și faptul că pentru a se produce era absolut necesară o mare furtunoasă (or, articolul din „*Virginian-Pilot*”, menționa un timp favorabil navigației).

În 1969, Conrad A. Nerviz, un marinăr care fusese ambarcat pe *USS Cyclops* înainte de călătoria fatală, sugerează că acesta s-ar fi rupt în două. Accidentul ar fi avut la origine întreținerea defectuoasă a navei, supraîncărcarea ei și greșita distribuție a minereului. Într-adevăr, într-o astfel de situație limită nu ar fi fost posibil ca radio-telegrafistii să mai transmită vreun S.O.S. Dar premisele lui C.A. Nerviz au fost infirmate de alte mărturii. Astfel, a fost stabilit cu certitudine faptul că încărcarea s-a făcut sub directă supraveghere a căpitanului vasului, George W.

Worley și a șefului de echipă Manuel Pereira de la „Brazilian Coaling Company“, om cu o bogată experiență în acest gen de operațiuni. Pereira a adăugat chiar că nava ar mai fi putut primi încă 2 000 t de minereu fără a fi pusă în pericol structura, iar încărcătura era foarte bine distribuită în tancuri.

Interesul stîrnit de această enigmă reînvie periodic și, din cînd în cînd, informații noi ies la iveală fără a o clarifica însă. Una dintre cele mai importante este cea care provine din timpul căutărilor submarinului *USS Scorpion* în 1968. Însărcinat cu cercetarea submarină, scafandru Dean Hawes a identificat la un moment dat structura unui vas scufundat la 54 m sub apă și situat la 70 mile est de Norfolk. Din nefericire, tocmai cînd se pregătea să o cerceteze mai atent, a trebuit să iasă la suprafață. Mai tîrziu, văzînd o fotografie a lui *USS Cyclops*, Hawes a afirmat fără să ezite că epava descoperită de el era identică. Anumite elemente (viteza redusă de deplasare datorată defecțiunii unui motor, curenții etc.) au făcut să se creadă că *USS Cyclops* s-ar fi putut afla în acel loc. Mijloacele adecvate de căutare se aflau însă numai la dispoziția US Navy și aceasta era angajată în atingerea unui obiectiv mult mai important (găsirea submarinului *USS Scorpion*) așa că, momentan, investigațiile nu au fost reluate.

Dar, în iulie 1974, în timpul unor exerciții de explorare submarină s-a raportat descoperirea unei epave acolo unde afirmase Hawes că ar trebui să fie, după părerea sa, *USS Cyclops*. Poziția a fost marcată cu precizie și, la începutul lui august, Hawes a putut să o investigheze cu ajutorul unui submersibil automat înzestrat cu o cameră TV, constatînd că, în mod sigur, epava *nu* era cea a navei *USS Cyclops*, dar — susține el — nici a vasului pe care îl descoperise în 1968. Kusche afirmă însă că informațiile din ziare (martie 1918) și rapoartele Biroului Meteorologic al S.U.A. (US Weather Bureau) privind starea vremii, erau eronate. Cercetînd arhivele din Asheville (Carolina de Nord — S.U.A.) ale National Climatic Center el a „stabilit“ că, „pe ruta presupusă a fi fost urmată de *USS Cyclops*, la data de 10 martie 1918, a avut loc o puternică furtună „care a avariat o altă navă, *SS Amolco*, abătîndu-se apoi asupra New York-ului. Printr-o serie de ipoteze, nesusți-

nute însă de nici un element faptic, Kusche a ajuns la concluzia că *USS Cyclops* (navigînd cu o viteză de 10 noduri din cauza motorului defect și purtat de Curentul Ecuatorial de Nord, apoi de Golfstream) era „în mod sigur“ în apropiere de Norfolk la 10 martie 1918, intrînd în „dinții“ furtunii. „Stabilind“ că epava navei este cea observată de Hawes în 1968, Kusche aștepta (în 1975) să fie redescoperită de scafandrii US Navy (care făceau exerciții în zonă) pentru ca el să poată dovedi că a avut dreptate. Speranțele sale nu s-au îndeplinit nici pînă astăzi, dar nu acest lucru este important. Se pare că Lawrence Kusche, încîntat de ipostaza de a fi „primul om care dă o explicație rezistentă despre soarta lui *USS Cyclops*“, nu a văzut carențele evidente ale ipotezei pe care a formulat-o : 1) Scenariul imaginat de el pentru parcurgerea traseului de către vasul american este mai curînd planul unei operațiuni militare de mare precizie, cronometrată la secundă, decît realitatea drumului unei nave parțial defecte și care nu avea nici un motiv să se încadreze în orarul de mare fi-nețe alcătuit de Kusche ; 2) Admițînd că Hawes a descoperit în 1968 o altă epavă decît în 1974, ea nu putea fi în nici un caz *USS Cyclops* pentru că era *întreagă*, or, în-suși Kusche afirmă că nava a fost *ruptă în bucăți* din cauza furtunii. În consecință, dispariția lui *USS Cyclops* rămîne în continuare nerezolvată, în pofida aserțiunilor lipsite de modestie ale celui care a „rezolvat misterul“ *Triunghiului Bermudelor* (după propria sa opinie). Incidentul *USS Cyclops* a avut însă influențe însemnate asupra unei decizii majore luate de Statele Unite la terminarea războiului. El a fost citat ca argument în timpul dezbaterilor preliminare din Congres pentru constituirea unor rezerve strategice de minereuri, astfel încît S.U.A. să nu mai depindă, în caz de conflict armat, de aprovizionarea din surse străine.

Printre evenimentele care au dat mult de furcă cercetătorilor, păstrînd și astăzi intact cortegiul întrebărilor rămase fără răspuns, se remarcă cele soldate cu dispariția echipajelor unor nave descoperite ulterior în derivă. Astfel, niciodată nu s-a putut afla ce s-a întîmplat cu marinarii de la bordul vasului *Carroll A. Deering*, găsit eșuat la 31 ianuarie 1921 pe coasta statului Carolina de Nord (S.U.A.)

la Diamond Shoals. Ancheta a stabilit că nava fusese părăsită chiar în momentul cinei, dar nu a putut oferi nici o explicație privind cauza abandonului sau clarifica soarta echipajului. Au fost vehiculate mai multe versiuni privind circumstanțele incidentului, dar prima sa menționare este prezentă în paginile ziarului „*Virginian Pilot*“, din 1 februarie 1921. Iată ce scria, 4 zile mai târziu, același jurnal:

„Ieri noapte s-a stabilit cu certitudine că schoonerul găsit abandonat cu toate pânzele întinse este *Carroll A. Deering* (...) Inspectarea schoonerului a stabilit că nu mai putea fi salvat. Îmbinările carenei erau desfăcute de impactul constant cu valurile, iar structura de rezistență era slăbită de efectul distrugător al apei, fără speranța de a mai putea fi reparată (...). Când, în septembrie 1920, și-a început călătoria spre America de Sud, nava se afla sub comanda căpitanului Merritt, unul dintre proprietari (celălalt fiind G.G. Deering, după fiul căruia a fost botezat vasul). Cîteva zile mai târziu căpitanul Merritt s-a îmbolnăvit și nava a fost nevoită să revină în port (...).

Căpitanul Wormwell (în vîrstă de 66 de ani), veteran al mării, pensionat cu 3 ani în urmă, a fost trimis să preia comanda vasului. Călătoria spre sud s-a efectuat cu succes, dar la întoarcere, în apropiere de Diamond Shoals, s-a petrecut, fără îndoială, ceva neobișnuit. Cum de s-a întîmplat ca nava să fie abandonată cu toate pânzele întinse și fără nici un fel de deteriorare, continuă să rămînă o enigmă. Nu se știe nimic despre căpitanul Wormwell sau vreun membru al echipajului său.

A fost sugerată o revoltă la bord dată fiind starea vasului, dar ideea a fost respinsă în unanimitate (de comisie — n.a.) chiar și ca ipoteză. Plaja în apropierea căreia a fost abandonată nava este cunoscută de multă vreme sub numele de «cimitirul marinarilor» și s-a sugerat că, ajungînd în acest punct în momentul cînd a izbucnit o puternică vijelie, echipajul, supraestimînd primejdia a intrat în panică, încercînd să ajungă la țărm în bărcile de salvare. Se presupune că bărcile au fost fie scufundate de furtuna care s-a abătut asupra regiunii, fie culese de o altă navă (...).

În ceea ce privește condițiile meteo, iată ce scrie „*New York Times*“ în numărul său din 24 iunie 1921 :

„Înregistrările (...) arată că o furtună, însoțită de vânturi ce depășeau 90 mile/oră, a bîntuit Atlanticul de Nord în jurul datei de 6 februarie, acoperind peste 1 000 mile de ocean. Furtuna a continuat 3 zile. Pe 15 februarie a izbucnit pe neașteptate o nouă furtună din mijlocul oceanului și a durat 72 de ore.

Dispariția întregului echipaj de pe schoonerul *Carroll A. Deering* (...) poate fi explicată prin ipoteza că marinarii au părăsit vasul în bărcile de salvare, încercându-se ulterior (...).“.

Cu toată agitația stîrnită de incident și eforturile făcute pentru elucidarea lui, nici una din soluțiile propuse pînă în prezent nu pare a fi cea corectă. Afirmația că pe timp de furtună echipajul ar fi părăsit vasul pentru a se salva în bărcile mult mai expuse stihiiilor mării apare ca puerilă. Ea este infirmată și de faptul că majoritatea bagajelor personale și îmbrăcămintea lipseau, împreună cu un geamantan mare care aparținea căpitanului. Într-o situație limită este puțin probabil că cineva s-ar fi gîndit să ia cu sine lucruri atît de incomode la manevrat și oarecum inutile. Dar mai mult decît orice presupunere se ridică împotriva acestei ipoteze însăși observațiile Biroului Meteorologic (Weather Bureau) care afirma că furtuna începuse pe 6 februarie, terminîndu-se pe 9 februarie. Or, este dificil de explicat ce i-a putut determina pe cei 12 oameni din echipaj (inclusiv căpitanul) să abandoneze nava pe 30 ianuarie, cu o săptămînă înainte de începerea uraganului ! Cînd a fost găsit vasul, la bord se mai aflau 2 pisici și... mîncarea marinarilor pe mașina de gătit. O hartă de navigație care aparținuse căpitanului Wormwell fusese completată de aceasta pînă la un punct, apoi scrisul se schimbase fiind în mod cert al altei persoane. Nimeni nu a putut soluționa pînă în prezent misterul dispariției echipajului de pe *Carroll A. Deering* ; cît despre navă în sine, ea a fost dinamitată cîteva săptămîni după eșuare, dar oceanul i-a înghițit rămășițele abia în 1955, cînd și prova (eșuată pe insula Ocracoke) a fost scufundată de uraganul Ione.

În noiembrie 1925 cargoul american *Cotopaxi* de 2 351 tdw a plecat de la Charleston (South Carolina — S.U.A.) spre Havana (Cuba). Avînd o încărcătură de aproape 1 000 tone de cărbune, a părăsit la 29 noiembrie portul american, iar la 1 decembrie a comunicat prin radio, portului Jacksonville (Florida—S.U.A.), că preia puțină apă în cală, dar pompele fac față situației. Nu a transmis mesaje de alarmă și de la 1 decembrie nu s-a mai auzit nimic despre el, după cum consemnează registrele „Lloyd“.

Ziarul „*New York Times*“ din 2 decembrie 1925 scria : „Jacksonville, Fla. Dec. 1 (AP). În timp ce coasta de vest a Floridei era încă bîntuită de vijelia care începuse cu o noapte înainte, pe coasta de est avertismentele de furtună pentru traficul maritim fuseseră ridicate și reparațiile începuseră deja (...).

Furtuna a paralizat temporar transportul naval în regiunea tropicelor, dar numai o singură navă a lansat un mesaj cerînd ajutor. Este vorba de *Red Bird*, navă a companiei Munson, care se îndrepta spre Havana cînd a fost avariata de valurile înalte și a aruncat ancora, așteptînd o ocazie pentru a intra în portul Miami. (...)

Furtuna a fost descrisă de observatorii Biroului Meteorologic drept «fenomenală»“.

Kusche trage concluzia că nava *Cotopaxi* a fost înghițită de furtuna care avariase și nava *Red Bird* și consideră cazul rezolvat. Dacă s-ar fi uitat mai atent pe hartă însă, ar fi observat desigur că *Red Bird* se afla pe 1 decembrie în apropierea portului Miami, situat la extremitatea sudică a peninsulei Florida, pe cînd *Cotopaxi* era lîngă Jacksonville, extremitatea nordică, deci la cîteva sute de mile distanță. În același timp, dacă ar fi citit mai atent articolul din „*New York Times*“ (pe care îl folosește el însuși ca „argument forte“ pentru „rezolvarea“ cazului în volumul său) și-ar fi dat seama că ziarul american menționa clar faptul că pe 1 decembrie furtuna *se terminase* pe coasta de est, deplasîndu-se spre vest, iar *Cotopaxi* luase legătura cu Jacksonville la 1 decembrie, deci *după sfîrșitul uraganului*, raportînd defecțiuni minore. Reiese evident, din chiar sursele citate de Kusche, că nava ame-

ricană nu se scufundase în furtuna de pe 30 noiembrie, dispărînd fără urmă după aceea.

Atitudinea și afirmațiile lui Kusche sînt cu atît mai curioase cu cît, principala critică adusă de el celorlalți autori, care susțin enigma *Triunghiului Bermudelor*, se bazează tocmai pe sesizarea folosirii unor informații incomplete sau neverificate. Impresionanta sa bibliografie (rodul unei munci demne de a fi elogiată de altfel) a provocat un ciudat fenomen de „admirație fără nici o reținere” din partea multor autori, care l-au citat ca pe o autoritate de nezdruccinat în domeniul *Triunghiului Bermudelor*, „omul care a rezolvat misterul”, fără a se obosi să verifice și să controleze afirmațiile (concluziile mai ales) de la fiecare caz în parte, care vădesc lacune și contradicții uimitoare.

În martie 1926 dispărea nava *Suduffco* aparținînd companiei americane „Transmarine Corporation”.

„*New York Times*” scria la 8 aprilie 1926 :

„(...) *Suduffco* a plecat din Port Newark (New Jersey) cu destinația Los Angeles (California) pe data de 13 martie. Transporta o încărcătură mixtă de 4 000 tone și avea un echipaj de 29 marinari. Trebuia să ajungă la Canalul Panama pe 22 sau 23 martie, dar, de cînd a ieșit în larg, nu s-a mai auzit nimic de el. *Suduffco* a pornit în josul coastei într-un moment în care aceasta era bîntuită de furtuni”.

În ciuda eforturilor făcute, timp de o lună, de Navy Department, nu a fost obținută nici cea mai mică informație care să permită clarificarea incidentului, căci, dacă vasul s-ar fi scufundat în furtună, ar fi trebuit să emită măcar un S.O.S. sau să fie găsite fragmente de epavă.

În 1938, cargoul *Anglo Australian*, cu 39 de oameni la bord, transmite un ultim mesaj format din trei cuvinte („Totul merge bine”) după care dispăre la nord de insulele Azore, pe ruta ce ducea spre vestul *Triunghiului*. Căutările au durat două săptămîni, dar nu au dus la nici un rezultat.

La 3 februarie 1940, schoonerul *Gloria Colite*, de 38 m lungime, plecat din portul Kingstown, Insula St. Vincent (Antilele mici), a fost găsit fără nici un om la bord, la aproximativ 150 mile sud de portul Mobile (Alabama—S.U.A.). Iată ce se relata în presa vremii :

„*Times-Picayune*“ (New Orleans) 5 februarie 1940 :

„(...) Ce anume s-a întâmplat schoonerului și echipajului său rămîne un mister. Nava a fost descoperită de cutterul *Cartigan* aparținînd US Coast Guard, după ce părăsise portul Mobile pe 21 ianuarie îndreptîndu-se spre Guantanamo (Cuba) cu o încărcătură de chereștea.

Cartigan a transmis că pînza din față era întinsă, dar sfîșiată, restul velaturii coborîtă, puntea o masă de sfărîmături, iar roata cîrmei scoasă în funcțiune (...)

US Coast Guard a declarat că este posibil ca schoonerul să fi fost afectat de o furtună, dar nu a putut oferi nici o explicație privind lipsa echipajului“.

„*Times-Picayune*“, 6 februarie 1940 :

„Avioane și nave ale US Coast Guard au cercetat o întinsă regiune în timpul zilei de azi pentru descoperirea echipajului navei *Gloria Colite*, dar nici unul din cei 9 oameni n-a fost găsit“.

„*Times-Picayune*“, 8 februarie 1940 :

„(...) Biroul meteo al Statelor Unite menționează faptul că, la numai cîteva zile după ce *Gloria Colite* a părăsit portul la 21 ianuarie, Golful Mexic a fost bintuit de furtuni puternice (...)“.

Singura ipoteză care a fost reținută în final este aceea că întregul echipaj a fost azvîrlit peste bord de furtună, dar ea conține lacune ce nu pot fi acoperite de o simplă afirmație. Din acest motiv cazul navei *Gloria Colite* este considerat în continuare un incident ieșit din comun, ca toate cazurile navelor părăsite de echipaj, în condiții de furtună sau nu, fiind greu de înțeles cum a fost posibil ca atîția marinari experimentați să nu-și fi dat seama că, rămînînd la bordul vaselor, ar fi scăpat cu viață, pe cînd în bărcile de salvare nu aveau nici o șansă de supraviețuire.

În 1941 se „volatilizează“ în *Triunghi* un mare cargou, *Pluvius*, avînd la bord aproape 10 000 t minereu de fier și 108 oameni. Nu mult după aceea, în lunile noiembrie și decembrie 1941, alte două vase au aceeași soartă : carbonierele *Proteus* și *Nereus*, de 156,6 m lungime, lansate la apă în 1913, nave „surori“. *Proteus* a părăsit portul St. Thomas, din insulele Virgine, la 23 noiembrie, îndreptîndu-se

spre Portland (Maine—S.U.A.) loc unde nu a ajuns însă niciodată. Transformat în mineralier ca și *Proteus* și vîndut în decembrie 1940 odată cu acesta unei companii canadiene, *Nereus* a părăsit St. Thomas pe data de 10 decembrie urmînd aceeași rută și se pare același destin. Singura ipoteză lansată de US Navy a fost cea a scufundării lor de către submarinele germane. Dar arhivele Kriegsmarinei nu dețin nici un raport privitor la scufundarea unor nave atît de mari în acea zonă între 1 noiembrie și 20 decembrie 1941 și, oricum, germanii aproape că nu aveau submarine operaționale în regiune la acea dată.

Conflictul, aflat în plină desfășurare, cu tot cortegiul său de suferințe și dezastre, eclipsa orice fel de alte evenimente. Astfel, chiar dacă stranie, descoperirea la 22 octombrie 1944 de către US Coast Guard, a cargoului cubanez *Rubicon*, fără nici un om la bord, a atras prea puțin atenția opiniei publice ca și a autorităților de altfel. Nava plutea în derivă în largul coastelor Floridei, singura ființă vie găsită la bord fiind... un ciine.

„*New York Times*“, 23 octombrie 1944 : „S-a constatat că bărcile de salvare lipseau, dar efectele personale ale echipajului erau neatinse“. A fost lansată ipoteza, formulată în toate cazurile similare, că echipajul a fost azvîrlit peste bord de un vînt puternic izbucnit pe neașteptate. Nu s-a găsit însă nici un răspuns pentru lipsa bărcilor și prezența ciinelui, căci nu s-a putut constata dacă parîmele care legau bărcile fuseseră tăiate și nimeni nu a înțeles cum s-a putut menține un ciine pe o punte umedă în mijlocul unui uragan care i-a aruncat în apă pe marinari.

De altfel în acea perioadă nu s-au semnalat furtuni în zonă și, după cum raportau specialiștii US Coast Guard, cargoul era în perfectă stare. Așa cum scria ziarul „*New York Times*“, se reedita povestea navei *Mary Celeste*... Citind ultimul paragraf din articolul ziarului american, Kusche consideră cazul rezolvat : „Unii cred că membrii echipajului au părăsit nava, coborînd pe țărm atunci cînd uraganul a lovit Havana și lăsînd ciinele la bord ; parîmele care legau nava s-au desprins și ea a pornit în derivă“ („*New York Times* 23 octombrie 1944).

Ceea ce mai rămîne de clarificat ar fi modul în care *Rubicon* a ieși singur (în derivă !) din portul Havana,

ajungînd pe coasta Floridei, motivul pentru care cîinele (care *nu* era legat) nu a sărit la rîndul lui pe uscat cînd a simțit uraganul și, mai ales, de ce nici o companie sau un echipaj cubanez nu a anunțat că s-a pomenit fără navă, plecată la „plimbare“ după cum pare a crede Lawrence Kusche.

Submarinul-crucișător francez *Surcouf* a dispărut la începutul anului 1945 (la ieșirea prin vestul *Triunghiului*), pe cînd se îndrepta spre Canalul Panama. Cel mai mare submarin din lume în timpul celui de-al doilea război mondial (220 oameni echipaj), lansat în 1934, *Surcouf* avea o rază de acțiune de 12 000 mile marine și dispunea de un armament impresionant: 2 tunuri grele de 203 mm. 2 tunuri AA de 75 mm, 12 tuburi lanstorpilor de 600 mm și un mic hidroavion. În 1940, după capitularea Franței, comandantul său a trecut cu nava de partea Forțelor Franceze Libere ale generalului De Gaulle, *Surcouf* devenind în scurt timp un adversar redutabil pentru flotele Axei. Or, este cel puțin surprinzător ca o navă ce luase parte timp de aproape cinci ani la lupte grele să dispară cu echipajul său de veterani, fără să transmită un mesaj radio, fără să lase măcar o urmă, mai ales că în zonă nu fuseseră semnalate submarine sau vase de suprafață germane. Ipoteza scufundării submarinului crucișător de către aviațiile sau marinele aliate dintr-o eroare nu poate fi acceptată, pentru că silueta sa era inconfundabilă și nimeni nu a raportat un atac împotriva unei nave de asemenea dimensiuni.

Desigur, pierderea unui submarin pe timp de război nu înseamnă mare lucru, dar în majoritatea cazurilor, condițiile în care ea s-a petrecut sînt cunoscute. Există însă și cazuri mai neobișnuite, cum a fost cel al submarinului polonez *Orzel* care, după izbucnirea celui de-al doilea război mondial, a luptat cu eroism împotriva Kriegsmarinei, rămînînd, la sfîrșitul lui septembrie 1939, ultima unitate combatantă a forțelor poloneze. Marina și aviația germană anunțaseră de trei ori scufundarea lui: la 5, 7 și 8 septembrie, dar *Orzel* reușise să se strecoare din Baltica în Marea Nordului, ajungînd la 14 octombrie în Marea Britanie. Încadrat în Royal Navy, submarinul polonez a torpilat, la 8 aprilie 1940, pachebotul german *Rio de Ja-*

neiro, care se îndrepta spre apele Norvegiei plin cu trupe, comandantul lui *Orzel* fiind primul care i-a avertizat pe aliați de iminența agresiunii naziste împotriva acestei țări. *Orzel* a luat parte la crîncenele bătălii aeronavale din largul coastelor norvegiene, apoi a fost trimis, la sfîrșitul lunii mai 1940, într-o patrulare de rutină din care nu s-a mai întors niciodată. De data aceasta însă, nici o unitate aero sau navală germană nu și-a mai arogat meritul de a fi scufundat vasul polonez.

În lipsa unor informații certe, a fost emisă ipoteza conform căreia *Orzel* ar fi fost scufundat din greșeală de nava olandeză pe care trebuia să o întâlnească în apropiere de Hellgoland. La 4 iunie 1940 vasul olandez a anunțat distrugerea unui submarin german, dar arhivele Kriegsmarinei nu menționează pierderea vreunui U-BOOT la acea dată, deci este posibil ca olandezii să se fi înșelat și să fi distrus submarinul polonez dintr-o tragică eroare. Însă marinarii olandezi văzuseră doar pete de ulei apărînd la suprafață după exploziile grenadelor submarine, procedeu des folosit de comandanții de submersibile pentru a scăpa de urmăritori simulînd pieirea navei ; nu este imposibil ca unul din cele 4 submarine germane care au acostat la baza din Hellgoland între 3 și 5 iunie 1940 să se fi strecurat astfel, înșelîndu-i pe olandezi. Așa că, soarta lui *Orzel* va rămîne probabil pentru totdeauna necunoscută.

În volumul său „*Spre victorie*“ (Edit. Militară, Moscova, 1975), amiralul N. G. Kuznețov menționează pierderea submarinului sovietic V-1 (fost submersibil britanic de tip *Ursula*) în timpul deplasării unei escadre sovietice compuse din 1 navă de linie, 1 crucișător greu, 8 distrugătoare și 4 submarine, de la Scapa Flow (Marea Britanie) în golful Kola (U.R.S.S.). Amiralul Kuznețov povestește astfel incidentul : „Plecate la 17 august (...) după ce au parcurs 1880 mile, navele au intrat la 24 august 1944 în golful Kola (...) Pe timpul drumului am pierdut submarinul V-1, al cărui echipaj era format din oameni excelenți, în frunte cu I.I. Fisanovici, un cunoscut comandant de submarine din Marea Nordului. Cauzele nu sînt cunoscute nici astăzi.“

Într-adevăr, nici Kriegsmarine nici Luftwaffe nu au raportat scufundarea vreunui submarin sovietic sau britanic în acea perioadă, așa că nimeni nu știe ce s-a întîm-

plat cu V-I, navă atent verificată de comisia britano-sovietică la Scapa Flow și avînd un echipaj de veterani bine instruiți. Ipoteza că a fost distrus de o defecțiune tehnică sau explozie a torpilelor aflate la bord nu poate fi acceptată, datorită atît reviziei tehnice generale de dată recentă, cît și calității deosebite a comandantului și echipajului. De asemenea, ipoteza unui naufragiu provocat de furtună nu se dovedește nici ea mai bună, căci submarinele escadre primiseră ordin să navigheze în imersiune cît mai mult posibil, tocmai pentru a rămîne în zona liniștită a oceanului (sub 20 m adîncime). Submarinele de tip *Ursula* erau dotate cu ASDIC (sonar) modern, avînd posibilitatea de a determina cu precizie poziția escadre de suprafață și a celorlalte submersibile, ceea ce exclude ipoteza unei coliziuni accidentale sau a unei torpilări (din eroare) de către una din navele britanice sau sovietice. (După cum relatează amiralul N. G. Kuznețov, escadra sovietică fusese inclusă într-un convoi de nave militare și comerciale engleze care transportau ajutoare pentru Uniunea Sovietică.)

Dacă disparițiile menționate pînă acum sînt, aparent, determinate de un fenomen care a scăpat pînă în prezent înțelegerii cercetătorilor, același lucru se poate afirma și despre un celebru și straniu incident, petrecut în anul 1943. Deși au trecut mai bine de 4 decenii de atunci, acesta continuă să mențină trează atenția opiniei publice americane, provocînd din cînd în cînd valuri de investigații, anchete, articole, reportaje, toate marcînd un efort susținut (de multe ori extraordinar de migălos și tenace) pentru a scoate la lumină noi elemente care să clarifice fenomenul. Din păcate, în toți acești ani nu s-a ajuns la un rezultat pozitiv ; mai mult, majoritatea documentelor care descriu evenimentul (cunoscut sub numele de *Experiența Philadelphia*) s-au „pierdut“, făcînd astfel nu numai extrem de dificilă orice investigație, dar ridicînd și anumite probleme în legătură cu autenticitatea unor informații.

Cu toate acestea, în ciuda numeroaselor piedici ridicate de lipsa materialului documentar, a repetatelor negări

formulate de Biroul de Informații al Marinei Americane, a numărului extrem de redus de persoane capabile să furnizeze mărturii sigure și edificatoare, cei care au încercat descifrarea întâmplărilor ce au însoțit acest experiment au reușit să obțină unele rezultate care par să-i ateste realitatea. Incidentul atât de mult controversat ar fi constat, nici mai mult nici mai puțin, în realizarea cu succes, pe la mijlocul anului 1943, a... invizibilității.

Dacă se dă crezare martorilor care au supraviețuit experimentului și anilor care au trecut de atunci, distrugătorul de escortă *DE 173* aparținând US Navy, a „dispărut“ pentru câțiva timp din rada portului Philadelphia (statul Pennsylvania—S.U.A.). Fenomenul s-a petrecut în timp ce navei îi era aplicat un câmp magnetic variabil avînd drept scop testarea posibilităților de protecție împotriva torpilelor și minelor. Lucrurile nu s-au oprit însă aici. *DE 173* și-a făcut apariția după numai cîteva minute, în rada portului Norfolk (Virginia — S.U.A.) aflat la cîteva sute de kilometri distanță. Această „rematerializare“ a fost însă de scurtă durată, distrugătorul evaporîndu-se din nou, ca să reapară în Philadelphia, punctul de plecare inițial. Ulterior, datorită efectelor psihice și fizice postexperimentale (surprinzătoare și imposibil de controlat) suferite de membrii echipajului (dintre care unii au decedat), toate cercetările au fost oprite.

Orice afirmație legată de veridicitatea evenimentului a fost permanent și vehement atacată ulterior de Biroul de Informații al Marinei Americane. Cu toate acestea, de-a lungul anilor, „legenda“ a continuat să fie prezentă în diverse lucrări, precum și în declarații (bine argumentate) provenind de la persoane (care condiționează în general mărturia de păstrarea anonimatului) ce afirmă că au asistat, direct sau indirect, la *Experimentul Philadelphia*.

Iată în continuare cîteva fragmente din relatarea lui Carl Allen, marinar în US Navy :

„(...) Mi-am cufundat mîna pînă la cot într-un fel de câmp de energie ce curgea parcă, rotindu-se cu putere în sens antiorar și înconjurînd nava experimentală *DE 173*. Am simțit o apăsare asupra brațului meu și a mîinii întinse în afară (...). Aerul din jurul vasului devenea încetul cu încetul mai întunecat decît restul atmosferei (...). Am vă-

zut după câteva minute un fum subțire, ca o ceață verde, înconjurând nava asemeni unui nor (...). *DE 173* a devenit apoi invizibil pentru ochiul omenesc. Totuși, forma bine conturată a chilei și a părții aflate sub linia de plutire (...) a navei, a rămas imprimată în apa oceanului în timp ce aceasta (*DE 173* — n.a.) și propriul meu vas (*SS Andrew Furuseth* — n.a.) navigau împreună, aproape bord lângă bord...

(...) Încercînd să descriu sunetele pe care ceața le producea în timp ce se rotea în jurul lui *DE 173* (...) aş spune că totul a început cu un zumzet grav, care s-a transformat (...) într-un fel de susur, ca apoi să crească în intensitate și să devină o fierbere asemeni unui torent năvalnic (...) Acest curent era atît de puternic, încît aproape că m-a dezechilibrat și, dacă aş fi avut întreg corpul în interiorul său, atunci mai mult ca sigur că aş fi fost doborît pe puntea propriului meu vas, dar așa, cînd ceața a atins maximum de densitate, brațul și mîna mi-au fost împinse înapoi“.

Iată ce povestește un alt martor, de data aceasta indirect, al fenomenelor ce au însoțit experiența (fiind militar de carieră, martorul a cerut să rămînă anonim) :

„În timpul celui de-al doilea război mondial am trăit o foarte neobișnuită întîmplare pe vremea cînd eram angajat în Forțele Navale (...) La sfîrșitul anului 1945 am avut posibilitatea, fiind în misiune la Washington, să vizionez, împreună cu mai mulți ofițeri din US Navy, un fragment dintr-un film despre un experiment efectuat pe mare. Deoarece sarcina mea era de a asigura securitatea sălii, nu am avut posibilitatea să stau jos și să asist la întreaga proiecție ca și ceilalți, astfel încît am vizionat numai fragmente. (...) Nu știam ce anume se petrecea în film, deoarece acesta nu era comentat. Îmi amintesc însă că erau implicate 3 nave. Pe timpul derulării peliculei am observat că, la un moment dat, două din vasele aflate în imagine păreau să-l alimenteze pe cel de-al treilea, situat între ele, cu un fel de energie. După un timp, nava din centru, un distrugător, a dispărut treptat într-un fum transparent, pînă cînd tot ceea ce mai putea fi văzut era urma vasului imprimată pe suprafața apei. Apoi, după ce cîmpul acela, sau ce-o fi fost el, a fost întrerupt, nava a reapărut treptat din acea piclă subțire.

Acesta a fost sfîrșitul filmului și am auzit imediat pe

cîteva dintre cei prezenți comentîndu-l. Unul și-a dat cu părerea că, deoarece cîmpul a fost menținut prea mult timp, unii membri din echipajul vasului au avut de suferit. Cîneva a menționat atunci că, mai tîrziu, s-a petrecut un incident în timpul căruia unul din marinari a «dispărut» în timp ce bea la un bar. Altcineva a comentat că echipajul «nu mai era în toate mințile și probabil că nici nu va mai fi vreodată». Au mai urmat apoi cîteva relatări despre mateloți care au «dispărut» definitiv...". Martorul, ofițer specializat în probleme de pază și asigurare a securității persoanelor, nu avea pregătire științifică și de aceea relatarea sa conține (ca și a lui Allen) multe naivități. De altfel experimentul sau filmul făcut în timpul său puteau provoca oricui un șoc emoțional, deci nu este surprinzător faptul că martorii nu-și găseau cuvintele pentru a descrie o experiență atît de inedită.

Se pare că urmările experienței au fost deosebit de neplăcute pentru echipajul lui *DE 173*. Relatări detaliate confirmă faptul că participanții la eveniment au avut de suportat, ulterior, grave tulburări psiho-fizice. O parte din cei care s-au „rematerializat” o dată cu vasul (pentru că unii nu au mai apărut niciodată) au decedat la cîtva timp, fie pradă unor manifestări fizice de o extremă stranie, fie datorită unor violente accese de nebunie. Afirmația este sprijinită de mărturia unei femei, ce a refuzat să-și dezvăluie numele și care pretindea că, în anul 1943, a întreținut temporar legături cu unul din mateloții de pe *DE 173*. Ea a povestit cum, avînd o stare generală proastă, cauzată de expunerea îndelungată la cîmpul de forță și manifestîndu-se prin „simptome ciudate”, marinarul a fost internat în spitalul Bethesda (aparținînd US Navy) pentru a nu mai ieși niciodată de acolo. În timpul convorbirilor ulterioare, investigatorul a constatat că femeia devenea pe zi ce trece tot mai deprimată pentru ca, puțin mai tîrziu, ea să-și piardă viața într-un accident. De altfel, se pare că atît cei care au fost martori direcți sau indirecți la evenimentele ce au însoțit experimentul, cît și cei care s-au implicat prea mult în investigarea realității și contextului acestuia, au avut de suportat consecințe grave, uneori fatale.

S-a efectuat cu adevărat *Experimentul Philadelphia* ?

La prima examinare, toate relatările, indiferent că apar-

țin unor persoane ce au dorit să-și păstreze anonimatul sau nu, par născocite de o minte a cărei fantezie depășește obişnuitul. Totuși, ipoteza că ele ar fi pur și simplu numai produsul imaginației unui individ sau a unui grup ai cărui membri s-au înțeles în prealabil asupra versiunii relatate investigatorilor, nu poate fi posibilă. În primul rînd, *nu* martorii i-au descoperit pe cei care cercetau evenimentul, ci invers, iar acest lucru s-a petrecut, în fiecare caz, după o foarte migăloasă muncă de căutare, ce a durat uneori cîțiva ani. Apoi, indiferent de sursă, *absolut* toate relatările au coincis în structura lor de bază sau, în cel mai rău caz, ele s-au completat reciproc. Martorii au fost descoperiți în cele mai diferite colțuri ale Statelor Unite. În cazul celor aflați pe *DE 173* în perioada experienței, iată ce povestește Victor Silverman. El afirmă că se găsea la bordul distrugătorului cu misiunea de a participa la un experiment secret al US Navy, avînd drept obiectiv „demagnetizarea“ vasului. Silverman a constatat că pe navă se afla foarte mult echipament electronic și, în plus, mai era montat suplimentar un arbore, ce avea atît de multe vergi, încît părea un „pom de iarnă“. Martorul declara : „În timpul experimentărilor, la un moment dat, m-am trezit pe neașteptate cufundat într-un fel de fum și primul meu gînd a fost că a izbucnit un incendiu. În timp ce stăteam nemișcat, încercînd să-mi dau seama ce anume se întîmplă, am văzut contururi neclare în mișcare, dar în nici un caz nu le puteam identifica (...). Brusc, ceața a dispărut ca suflată de vînt, lăsîndu-mă într-o stare confuză. Mă întrebam ce caut în Norfolk, căci am recunoscut cu uimire docurile de acolo, pe care le văzusem cu o altă ocazie“. Apoi, la fel de neașteptat, ceața verde a revenit și în clipa cînd a dispărut, martorul a constatat că se află din nou, împreună cu vasul, în baza navală Philadelphia.

După apariția mai multor articole și a unor lucrări care tratau evenimentul, sub presiunea opiniei publice, Biroul de Informații al US Navy a „creat“ o scrisoare cu un conținut standard, care a fost (și continuă să fie) trimisă în mod obişnuit tuturor celor care se interesează de incident. Se estimează că au fost cheltuiți peste 2 milioane de dolari în această încercare de a stinge focul stîrnit de „legendă“. Iată cîteva fragmente din faimoasa scrisoare :

„De-a lungul anilor am primit un număr foarte mare de întrebări despre așa-numitul *Experiment Philadelphia* și presupusul rol jucat de Biroul de Cercetări al Forțelor Navale (Office of Naval Research — ONR) în legătură cu acesta (...).

În ceea ce privește *Experimentul Philadelphia*, ONR nu a condus niciodată nici o cercetare privind realizarea invizibilității, nici în 1943 și nici în altă perioadă (într-adevăr, ONR a fost constituit în 1946, dar Centrul de Cercetări Științifice al US Navy există încă din 1913 — n.a.). Ținând cont de stadiul actual al cunoștințelor științifice, specialiștii noștri consideră că un astfel de experiment nu poate fi realizat, el ținând de domeniul ficțiunii. O descoperire științifică avînd o astfel de importanță, dacă s-ar fi petrecut cu adevărat, nu putea fi ținută în secret atîta timp.“

Afirmațiile categorice și negarea oricărui amestec al US Navy în sus-numitul experiment vin însă în flagrantă contradicție cu istoricul inedit al navei *DE 173*. Cunoscut oficial sub numele de *USS Eldrige*, acest distrugător de escortă a fost lansat la apă (așa cum se consemnează în registrele oficiale) la 25 iulie 1943 în Șantierele Navale Federale din Newark. Lungimea sa era de 92 m, iar deplasamentul de 1 240 tdw standard și 1 520 tdw complet armat. Ceremonia de recepție a avut loc la 27 august în portul New York. În timpul lunii septembrie, nava a îndeplinit misiuni în Bermude și Indiile de Vest Britanice, iar în decembrie și-a continuat activitatea în zona insulei Block, apoi în regiunea de coastă Hampton Roads (Virginia — S.U.A.). Ulterior a participat la escortări ale convoaielor aliate spre Africa de Nord și sudul Europei, urmate de misiuni în Pacific. Între 17 iunie 1946 și 5 ianuarie 1951 a fost ținut în rezervă, iar apoi vîndut Greciei, în cadrul programului de asistență militară, schimbîndu-și totodată numele în *Leon*. Astăzi se află încă în serviciu, în cadrul flotei militare a Republicii Elene.

Aceasta a fost, pe scurt, istoria oficială.

Cei care au investigat însă evenimentele ce au însoțit faimosul *Experiment* au constatat cu surprindere următoarele : (1) pentru perioada 27 august 1943 (data recepției) pînă la 1 decembrie 1943, registrele de bord lipseau din arhive ; (2) registrele navei *SS Andrew Furuseth* (aflată

în imediata apropiere a lui *USS Eldrige* în momentul experimentului și la bordul căreia se afla principalul martor ce a relatat evenimentul) „au fost distruse din ordin superior“ ; (3) fișele bolnavilor din echipajul lui *DE 173* internați în spitalele US Navy au dispărut din arhive. În plus, nu există nici o informație privind soarta *primului* echipaj al vasului *USS Eldrige* (perioada 25 iulie—27 august 1943).

Insistența investigatorilor a dus însă la descoperirea registrului tehnic de bord aparținând lui *DE 173*, iar indicațiile pe care acesta le conține sînt în flagrantă contradicție cu cele oficiale. Astfel, pentru perioada care interesează sînt menționate cu totul alte zone maritime străbătute de *USS Eldrige* decît cele consemnate în documentele emise ulterior ! Urmează o nouă surpriză : informațiile extrase din arhivele grecești privind *DE 173*, arată că vasul a fost lansat la 25 iunie 1943 și nu la 25 iulie 1943, deci cu 30 de zile înaintea datei menționată oficial de US Navy ! Lucrul este cu atît mai surprinzător, cu cît aceste date au fost oferite de americani, în momentul transferării vasului către flota Greciei. Dar nu numai atît : registrele noilor proprietari indică faptul că, înainte de a fi luat în Grecia (1951), *USS Eldrige* avea un deplasament de 1 240 tdw standard și 1 900 tdw complet armat (deci 380 t peste valoarea menționată de americani). Așa cum afirma un specialist american, este foarte posibil ca, înainte de a fi vîndută Greciei, nava să fi dispus de instalații speciale ce cîntăreau 380 t.

Toate aceste mărturii permit stabilirea, cu suficientă certitudine, a perioadei cînd ar fi avut loc *Experimentul Philadelphia* și indică faptul că, cel puțin parțial, el s-ar fi desfășurat în zona porturilor Philadelphia și Norfolk. Dacă se apreciază că pentru efectuarea cercetărilor au fost necesare aproximativ 2—3 săptămîni și, dacă arhivele grecești sînt corecte, cînd indică 25 iunie 1943 ca dată a lansării, atunci, ținînd seama că pentru finalizarea construcției și armarea navei după lansare sînt suficiente 2—3 săptămîni, se pare că *Experimentul* s-a desfășurat în perioada 20 iulie—20 august 1943. Anumite elemente din dosarele US Navy întăresc părerea că faza lui finală ar fi avut loc în jurul datei de 15 august 1943. Real sau nu, cert este faptul că orice tentativă de investigare a evenimentului a provocat reacții adverse din partea oficialităților americane.

Totuși *ceva* s-a petrecut în rada portului Philadelphia în 1943, *ceva* care a lăsat o urmă distinctă în legendele marinărești, în cărți, în articole din ziare, în documente și în memoria oamenilor.

Nu ar fi desigur pentru prima oară cînd o cercetare științifică a fost abandonată înainte de finalizare, datorită neașteptatelor efecte ulterioare sau pur și simplu pentru că necesitatea experimentării a fost eclipsată de *ceva* mult mai presant ; în acest caz este probabil că succesul testării bombei atomice a cîntărit mai greu în comparație cu experimentul de realizare a „invizibilității“, cu implicații dificil de controlat. De altfel este posibil ca *Experimentul* să fi fost destinat unui cu totul alt scop, (mergînd de la găsirea unor căi de protecție împotriva minelor magnetice și pînă la investigarea posibilităților de camuflare), iar efectele secundare asupra navei și echipajului să fi fost atît de neașteptate, încît să ducă la sistarea cercetărilor.

Întrebat dacă *Experimentul Philadelphia* este posibil, James W. Moffet (reputat fizician al Universității din Toronto) a răspuns : „La nivel cosmic sau astrofizic, astfel de fenomene se petrec tot timpul (...). A aduce însă un astfel de proces la nivel terestru, în condițiile existente aici, este mult mai dificil (...). Teoria Cîmpului Unitar pare acum aplicabilă doar la nivel astronomic, dar poate avea aplicații viitoare pe care știința încă nu le-a descoperit (...). De aceea este necesar ca un adevărat fizician să-și mențină permanent mintea receptivă (...).“

Este oare posibil ca incidentul să fie similar cu cel înțimplat navei *Queen Elisabeth II*, în deceniul al șaptelea, cînd, navigînd în *Triunghiul Bermudelor*, a dispărut de pe ecranul radar al vedetei (aparținînd US Coast Guard) care o pilota ? Echipajul vedetei afirma că impulsul ce desemna uriașul transatlantic și-a încetat apariția timp de 12 minute, deși radarul funcționa perfect, iar nava se afla în fața lor. Singurul element straniu era o ciudată ceață, foarte vagă și transparentă, care învăluia în acele momente, ca un halou, pachebotul. O dată cu dispariția acestei pîcle, impulsul radar provenind de la *Queen Elisabeth II* a revenit pe ecranul vedetei fără ca specialiștii electroniști să-și poată explica fenomenul (Incidentul a fost reconstituit de Charles

Berlitz în filmul său despre *Triunghiul Bermudelor*, difuzat de televiziunile din 52 de țări printre care și România.)

Analogia întâmplărilor nu a dus însă, din păcate, la elucidarea *Experimentului Philadelphia*, iar răspunsurile se află poate adânc ascunse în arhivele Departamentului Marinei Americane. Deoarece acesta a contestat insistent evenimentul, este posibil ca el să nu fie decît o simplă legendă. Dar atunci, ținînd cont de numeroasele mărturii adunate de-a lungul anilor, dacă *Experimentul Philadelphia* nu a avut loc așa cum a fost descris, ce anume s-a întîmplat în realitate în zona de maximă securitate din rada Bazei Navale Philadelphia, în august 1943 ?

Istoria publicității făcute în jurul *Experimentului Philadelphia* a început atunci cînd Karl Jessup (autorul cărții „*The Case for the UFO's*“) a primit, în 1956, o scrisoare de la un oarecare Carl Allen, fost marinar în US Navy și ambarcat în 1943 pe *SS Andrew Furusest*. Folosindu-se de un limbaj aproape pueril, presărat cu erori științifice elementare, Allen nu a suscitât prea multă încredere din partea cercetătorilor serioși, dar povestea sa a fost preluată de atîția autori (V. Gaddis, G. Langolaan, B. Steiger, R. Charroux, J. Buttler, D. Berliner, R. Strong, etc.), încît ajunsese celebră fără ca nimeni să o fi verificat. Era un exemplu tipic de „fapt cunoscut de toți, dar în care nimeni nu crede“.

Atunci, un foarte scrupulos cercetător american, William Moore (fost ofițer în US Navy) a început cercetări amănunțite în legătură cu *Experimentul Philadelphia*, cu intenția declarată de „a dovedi o dată pentru totdeauna că totul nu a fost decît o farsă de prost gust“. Rezultatele anchetei sale (care a durat aproape un deceniu) au fost publicate în cartea „*The Philadelphia Experiment*“, scrisă în colaborare cu Charles Berlitz și editată pentru prima oară de „Grosset and Dunlap“, apoi de „Fawcett Crest“, în același an, 1979.

Moore a descoperit cu uimire că, lăsînd la o parte povestea din scrisorile lui Allen, CEVA se petrecuse într-adevăr în portul Philadelphia în anul 1943. Arhivele US Navy și declarațiile oficiale se contraziceau, la o analiză atentă, în aceeași măsură ca afirmațiile lui Allen ; alți martori de pe *SS Andrew Furusest* și din US Navy apăreau pe neașteptate ; cîțiva dintre cei 9 martori indicați de Allen au putut

fi identificați, iar unii au confirmat o parte din „poveste” ; teoria „Cîmpului Unitar” a lui Einstein (care a lucrat într-adevăr pentru US Navy în perioada 1941—1945) nu este nicidecum invenția lui Allen (cu atît mai mult cu cît acesta nu înțelegea nimic din ea), ci o lucrare științifică de vaste proporții care, pentru public, a fost prezentată ca „neterminată“...

Cartea lui Moore și Berlitz este subintitulată grăitor : „Project invisibility — an account of a search for a secret Navy Wartime Project, that may have succeeded — too well” / Proiectul invizibilitate — o relatare despre cercetările pentru un proiect secret al Marinei (Americane — n.a.) din timpul celui de-al doilea război mondial, proiect care ar fi putut să reușească — prea bine” /.

Intr-un interviu acordat revistei „OMNI” (iulie 1984) William Moore spunea : „Cred că Marina a folosit un cîmp electromagnetic extraordinar de puternic și, în acea vreme, oamenii de știință nu cunoșteau ce efecte distrugătoare poate avea o asemenea experiență asupra sistemului nervos central. De fapt, ei (cercetătorii Marinei — n.a.) nu încercau să realizeze o invizibilitate *optică*. Se căuta o posibilitate de a face navele «invizibile» pentru radarurile și minele magnetice dușmane. Este posibil ca o parte din echipaj să fi fost puternic afectat de apropierea prea mare de sursa de energie implicată și astfel a început întreaga poveste (...) În orice caz, dosarul meu asupra acestui caz este deschis încă și continui să primesc uneori noi informații (...). Cartea noastră este un studiu al dovezilor pe care am reușit să le adunăm (și care au trecut evenimentul din sfera semificțiunii lui Allen în cea a realității din arhivele US Navy — n.a.). Lăsăm răspunsul asupra problemei la latitudinea cititorilor“.

3. Naufragii în neant

Sfârșitul celui de-al doilea război mondial marchează o nouă eră în construcția mijloacelor de transport naval. Timp de 6 ani, șantierele lumii au lucrat aproape în exclusivitate pentru satisfacerea solicitărilor impuse de evoluția ostilităților. Încetarea luptelor a avut ca rezultat, într-o primă fază, scăderea bruscă a numărului de comenzi date constructorilor de nave. Dintr-o dată, flotele militare au fost puse în situația de a dezafecta majoritatea unităților de război și, simultan, a-și micșora drastic numărul comenzilor pentru noi vase. Pe de altă parte, potențialul economic al țărilor industrializate era fie distrus, fie în curs de transformare, în vederea trecerii la o producție cu destinație predominant civilă. Această situație confuză, de tatonări și evaluări mai mult sau mai puțin realiste, a durat din fericire doar câțiva ani. La începutul deceniului '50, economiile majorității țărilor afectate de conflagrație demarează și, o dată cu acestea, schimburile comerciale își sporesc vertiginos volumul, diversificându-se și adâncindu-se. Marcată de experiența conferită de război, evoluția tehnologiilor și intensificarea concurenței datorate transportului pe calea aerului, construcția navală evoluează rapid. Din dorința de a atrage cât mai mulți pasageri, este sporit confortul transatlanticelor, cabinele transformându-se în adevărate camere de hotel. Călătorii dispun de toate avantajele tehnicii moderne (televiziune, posturi telefonice capabile să asigure legătura cu orice țară din lume), săli de sport și spectacole, piscine etc. Navele de pasageri pentru cursele pe apele in-

terioare (care, înainte de război, acumulau foarte lent perfecționările), devin sisteme de transport rapide, extrem de confortabile și competitive cu celelalte mijloace folosite pentru deplasările pe distanțe medii. Soluțiile constructive aplicate le adaptează dimensiunile și caracteristicile în funcție de căile navigabile folosite (râuri, lacuri, fluvii, mări).

În transportul de mărfuri se constată o tot mai accentuată specializare și diversificare a vaselor construite, ceea ce determină de multe ori forme, caracteristici și performanțe cu totul inedite. Au apărut noi tipuri de vase: mineraliere, cerealiere, metaniere, frigorifere, nave pentru transportul produselor chimice, nave-uzină de pescuit și prelucrare a peștelui oceanic etc. Petrolierele se remarcă în mod deosebit, prin gabaritul (*Globtyk Tokyo* — 550 000 tdw) și caracteristicile lor (complet automatizate). Deși criza mondială de energie a constituit o importantă lovitură, construcția acestor coloși continuă, existând proiecte pentru deplasamente de circa 1 milion de tone (*Rotterdam* — 880 000 tdw).

Una dintre cele mai importante schimbări survenite în construcția navelor o constituie înlocuirea motorului Diesel cu reactoarele nucleare. Deocamdată însă, numărul navelor civile cu o astfel de propulsie este nesemnificativ, grupul de forță nuclear găsindu-și o aplicare rapidă doar în cadrul flotelor militare (în special la submarinele strategice). Această schimbare rămâne totuși importantă, marcând începutul celei de-a patra ere în istoria construcțiilor maritime.

În ultimul deceniu, utilizarea pe scară largă a micro-electronicii, modernizarea sistemelor de navigație și menținere a siguranței navei au permis scăderea accentuată a numărului de oameni ce compun echipajul și, în special, a celor care efectuează munci manuale sau necalificate. La această adevărată revoluție a transportului maritim se adaugă încercările de modificare a însăși noțiunii de navigație pe apă. Impuse de actuala criză energetică, stimulate de concurența aviației și de apariția noilor tehnologii, soluțiile constructive oferite viitorului transportului pe apă vizează, mai toate, renunțarea la propulsia cu aju-

torul elicei. Nave pe pernă de aer, puse în mișcare de motoare reactive, elice aeriene sau jeturi de apă, aceste vase cu instalații de forță „neconvenționale“ se impun treptat, dar ireversibil, iar numărul lor tinde (cel puțin pentru anumite clase) să devină superior celor cu motoare „clasice“.

O categorie importantă a construcțiilor navale o constituie vasele militare, ce reprezintă în același timp avangarda aplicațiilor noilor cuceriri ale științei și tehnicii în domeniul maritim. Față de perioada celui de-al doilea război mondial, flotele militare sînt astăzi mult reduse ca număr (S.U.A. dispun acum de numai 13 portavioane, față de 130 în timpul conflagrației), dar acest lucru este compensat de enorma putere de foc și de performanțele de navigație superioare vaselor antebelice. Modificări s-au manifestat și în privința claselor de nave. În primul rînd au fost scoase din uz majoritatea cuirasatelor, comandamentele postbelice susținînd superioritatea sistemelor de rachete față de artilerie și cuirasă. De curînd însă, s-a constatat, într-un mod surprinzător și neplăcut pentru forțele angrenate în diferite conflicte, că transformarea navelor de război în radare plutitoare, renunțarea la blindajul protector greu, artileria grea și compartimentarea carenei în favoarea bateriilor de rachete, a fost o gravă eroare. În războiul Falkland-ului (Malvine), distrugătorul britanic *HMS Sheffield* (4 100 tdw), navă modernă și extrem de costisitor echipată, s-a scufundat după ce a fost lovit de o singură rachetă *Exocet*, lansată de la cîțiva kilometri de un avion argentinian. Explozia produsă a generat un incendiu catastrofal, imposibil de stăpînit și izolat, datorită lipsei pereților despărțitori și a blindajului de protecție. În consecință, riscul unei deflagrații distrugătoare a obligat la abandonarea navei și apoi la scufundarea ei de către Royal Navy.

Specifice deci pentru perioada care urmează celui de-al doilea război mondial sînt : înlocuirea artileriei de tip clasic cu baterii de rachete, sofisticarea mijloacelor electronice de detecție și navigație, îmbunătățirea substanțială a performanțelor și caracteristicilor submarinelor și portavioanelor și introducerea propulsiei nucleare la vasele

de mare tonaj. Este de menționat că, deși continuă să se mai construiască submarine cu motoare Diesel, marile puteri au optat pentru generalizarea instalațiilor de forță atomice la submersibilele mari și echiparea lor aproape în exclusivitate cu rachete nucleare strategice.

Iată o sumară trecere în revistă a principalelor vase civile și militare specifice perioadei de după cel de-al doilea război mondial :

FLOTELE CIVILE

Petrolierul

Dezvoltarea fără precedent a economiei mondiale în perioada postbelică este însoțită de un consum energetic corespunzător, bazat predominant pe hidrocarburi. În plus, avantajele deosebite pe care le prezintă utilizarea petrolului au ca rezultat menținerea supremației acestuia printre combustibilii fosili, în pofida crizei energetice mondiale. Majoritatea principalilor consumatori de hidrocarburi nu posedă însă zăcăminte proprii pe măsura cerințelor. Din acest motiv, ei trebuie să se aprovizioneze (uneori de la mari distanțe) folosind de cele mai multe ori căile maritime. Consecința a fost apariția navelor specializate în transportul hidrocarburilor. În secolul al XIX-lea erau folosite bidoane de lemn cu capacitatea de 2 decalitri, ambarcate pe veliere, dar, nu după mult timp, își fac apariția rezervoarele metalice (utilizate pentru prima oară pe nava belgiană *Charles*). Primele nave petroliere nu depășeau 3 000 tdw deplasament (1915), dar în 1944 se construiesc vase de 20 000 tdw. În 1953 șantierele din Hamburg lansează nava *Tina Onassis* (45 720 tdw) în timp ce în S.U.A. se construiește *World Glory* de 45 509 tdw. Marea Britanie realizează în 1965 *British Admiral* (100 000 tdw), dar, la numai un an diferență, în Japonia sînt lansate *Tokyo Maru*, de 150 000 tdw și *Idemitsu Maru*, de 210 000 tdw, Astăzi, deplasamentul realizat depășește

550 000 tdw (*Globtyk Tokyo* — construit tot de japonezi), dar criza economică și petrolieră mondială pare să întârzie proiectele de construire a navelor de 800 000 și 1 000 000 tdw.

Interesant de remarcat este faptul că manevrarea unor astfel de coloși se face în deplină siguranță, chiar dacă echipajul nu depășește 100 de oameni. Înzestrate cu sisteme automate de navigație, calculatoare pentru controlul și coordonarea tuturor instalațiilor, aceste vase sînt absolut sigure, toate incidentele în care au fost implicate petroliere (și care, din nefericire, au avut grave consecințe ecologice) datorîndu-se în exclusivitate erorilor umane.

Navele mixte

Necesitatea de a reduce cît mai mult costul transportului pe apă a dus la proiectarea și construirea așa-numitelor „nave mixte“, capabile să ia la bord atît pasageri, cît și mărfuri. Un moment important în realizarea acestui tip de vase îl constituie lansarea, în 1962, a navei americane *Savannah*, înzestrată cu propulsie nucleară. Vasul are următoarele caracteristici ; lungime 182 m, lățime 22,77 m, viteza 21 noduri, echipaj 110 oameni, transportă 15 000 t mărfuri și 60 de pasageri. Deplasamentul său este de 21 810 tdw, iar rezerva de combustibil nuclear îi permite să navigheze 3 ani fără escală.

Navele de pasageri

Dacă între cele două războaie mondiale, pacheboturile au deținut o supremație incontestabilă în transportul intercontinental, începînd cu anii 1950—1960, importanța lor scade vertiginos. Din ce în ce mai rapidă și mai sigură, călătoria pe calea aerului face ca tot mai multe transatlantice să fie scoase din dotarea liniilor maritime internaționale. Practic, singurul rămas astăzi în serviciu este *France* (70 202 tdw, 315,66 m lungime și 35 noduri) al cărui nume, după achiziționarea sa de către norvegieni, a fost schimbat în *Norway*. Celebrele *Queen Elisabeth II* (293 m lungime, 65 851 tdw), *United States* (ultimul deținător al „Panglicii Albastre“, pentru cea mai rapidă traversare a

Atlanticului) și alte transatlantice de lux, sînt transformate, în momentul de față, în hoteluri plutitoare.

Transcontainerele

Din dorința îmbunătățirii eficienței transportului naval, societățile maritime au optat în ultimii ani pentru un tip de vas ale cărui caracteristici permit reducerea considerabilă a timpului de descărcare-încărcare (pînă la 30—60% față de sistemele convenționale).

Prima navă de acest gen este cargoul *Atlantic Song*, lansat în 1967 de șantierele navele din Dunkerque-Bordeaux. Vasul are 197 m lungime, 26,20 m lățime, iar motoarele îi asigură o viteză medie de 20 noduri. Cele 5 punți de care dispune sînt amenajate astfel încît să permită transportul cîtorva sute de camioane grele, încărcate cu containere.

Cargourile

Destinate transportului mărfurilor generale, aceste vase aveau, la începutul secolului al XX-lea, un deplasament care nu depășea 2 000 tdw și o viteză limitată la 10 noduri. Astăzi, tonajul atinge 250 000 tdw, iar viteza medie este de 25 noduri. Se observă însă o tendință de limitare a deplasamentului, impusă de timpul relativ ridicat (în comparație cu durata călătoriei) pe care-l solicită încărcarea și descărcarea unui astfel de gigant.

Navele oceanografice

Amploarea activităților economice desfășurate în majoritatea regiunilor lumii a determinat intensificarea cercetării științifice a mediului ambiant. Apărute din necesitatea verificării și actualizării datelor biologice, geografice și meteorologice maritime, navele oceanografice sînt vase special construite și echipate pentru studierea amănunțită a mediului marin și a interdependenței dintre acesta, uscat și atmosferă. Cele mai cunoscute nave din această categorie sînt : *Calypso I și II*, ale comandantului Jaques Yves Cousteau ; *Oceanographer* (S.U.A.) — vas complet automatizat ; *Keifu Maru* (Japonia) — una din

cele mai moderne nave meteorologice ; *Viteaz* — cu un deplasament de 5 700 tdw, lansat în 1962 de U.R.S.S. ; *Enrico Fermi* (Italia) vas cu propulsie nucleară.

FLOTELE MILITARE

Fregata purtătoare de rachete

Denumirea este împrumutată de la fostele veliere, dar construcția, performanțele și echipamentul acestui tip de navă corespund nivelului de vîrf al tehnicii actuale. Apărute în timpul celui de-al doilea război mondial, fregatele sînt destinate asigurării protecției convoaielor de transport și sprijinirii operațiunilor de debarcare. Astăzi, tonajul lor este cuprins între 2 000—3 000 tdw (*USS Luce* — S.U.A. ; *H.M.S. Arrow* — Marea Britanie) și 5 000—6 000 tdw (*Suffren* — Franța), iar armamentul clasic a fost înlocuit, după război, cu baterii lansatoare de rachete și tunuri antiaeriene. Ultimele tipuri de fregate cu sisteme de propulsie nucleară, sînt nave redutabile și rapide (atingînd viteze de 30—40 noduri).

Distrugătorul purtător de rachete

Construite inițial pentru neutralizarea submarinelor și a torpiloarelor, distrugătoarele actuale au un deplasament cuprins între 3 000 și 6 000 tdw, iar viteza ajunge la 40—45 noduri. Dacă la început armamentul se compunea din tuburi lanstorpilor și tunuri de 40—160 mm, în prezent distrugătoarele sînt echipate cu tunuri AA automate și baterii de rachete autoghidate sau teleghidate. Reprezentative pentru această clasă sînt : *Krupny* (U.R.S.S.) și *HMS London* (Marea Britanie).

Crucișătorul ușor

Cu un deplasament de circa 10 000 tdw și o cuirasă de pînă la 203 mm, crucișătorul ușor atinge o viteză de pînă

la 40 noduri. Avînd un echipaj de aproape 900 oameni, puterea sa de foc este constituită din tunuri de 88—203 mm, tuburi lanstorpilor și, mai ales, baterii de rachete atomice strategice. În ultimii ani s-a extins utilizarea propulsiei nucleare, cele mai cunoscute nave de acest tip fiind : *USS Wainwright* (S.U.A.) *De Grasse* (Franța) și *Groznii* (U.R.S.S.).

Crucișătorul greu

Deplasamentul acestor nave oscilează între 10 000 tdw (*Sverdlov* — U.R.S.S.) și 20 000 tdw (*USS Albany* — S.U.A.), cuirasa atinge 330 mm, iar viteza 30—35 noduri. Puterea de foc este asigurată de tunuri de 100—330 mm, tuburi lanstorpilor de 600 mm și baterii de rachete, la care se adaugă elicoptere și avioane catapultate.

Portelicopterele

Apărute la puțini ani după formarea primelor escadrelor de elicoptere în cadrul forțelor militare ale diferitelor țări, aceste nave au deplasamente cuprinse între 9 000 tdw (*Vittorio Veneto* — Italia) și 30 000 tdw (*Kiev* — U.R.S.S.). Capacitatea elicopterelor de a ateriza și decola pe verticală a făcut ca, în primii ani de după război, navele de luptă să fie echipate cu platforme și hangare pentru elicopterele militare. Ulterior, prin perfecționările aduse, portelicopterele au devenit o categorie distinctă de nave de luptă, înzestrate cu sisteme de autoapărare, formate din tunuri de 40—180 mm și baterii de rachete.

Portavionul

Rolul vital pe care l-au jucat aceste nave în desfășurarea operațiunilor militare din Pacific, Atlantic și Mediterana între anii 1939—1945, a determinat marile puteri să acorde o atenție deosebită flotelor postbelice de portavioane. Evoluția construcției și a performanțelor au dus la apariția a 3 tipuri distincte : portavioanele ușoare (*Clemenceau* — Franța — 23 000 tdw): portavioane grele (*USS Forrestal* S.U.A. — 60 000 tdw) și superportavioane (*USS Nimitz* — S.U.A. — 95 000 tdw). Portavioanele ac-

tuale pot lua la bord 30—100 avioane de luptă și sînt înzestrate cu 2 piste pentru aterizare-decolare. În ultimul timp superportavioanele dispun de generatoare nucleare (*USS Nimitz*, *USS Enterprise*, *USS Eisenhower*).

Submarinul

Acest tip de navă s-a dovedit, în timpul celor două războaie mondiale, o armă deosebit de periculoasă, capabilă să provoace pierderi grele flotelor militare și civile. În consecință, marile puteri au adoptat programe speciale, menite să ducă la perfecționarea caracteristicilor submarinului. Cele mai importante progrese tehnice sînt : adoptarea propulsiei atomice și dotarea cu rachete nucleare strategice. Puterea noilor generatoare, depășind cu mult pe cea furnizată de motoarele Diesel, a permis sporirea substanțială a tonajului navei, a vitezei de deplasare, a razei de acțiune și a duratei imersiunii. Submarinele nucleare oceanice, cu un deplasament cuprins între 2 000 și 5 000 tdw (*Minerve* — Franța ; *H.M.S. Superb* — Marea Britanie ; *Leninskii Komsomol* — U.R.S.S. ; *USS Washington* — S.U.A.) au echipaje de 60—100 oameni, pot atinge o viteză de aproximativ 20 noduri în imersiune și sînt înarmate cu tuburi lanstorpilor sau 6—12 rachete nucleare. Cu un tonaj de 6 000—18 000 tdw, submarinele nucleare crucișătoare (*HMS Resolution* — Marea Britanie ; *Le Foudroyant* și *Le Redoutable* — Franța ; *USS Trident*, *USS Lafayette* și *USS Ohio* — S.U.A.), au lungimi de 100—200 m, viteză de 35—45 noduri la suprafață și 20—30 noduri în imersiune. Raza de acțiune le permite să înconjoare Terra în imersiune, iar cele 16—40 rachete cu focuri nucleare de care dispun pot atinge cu foarte mare precizie orice punct de pe glob. Armamentul este completat cu tunuri grele și AA, tuburi lanstorpilor și elicoptere. Numărul membrilor echipajului este cuprins între 100 și 400 oameni.

Remarcabilul salt calitativ făcut de construcția navală după al doilea război mondial a avut ca efect nu numai

intensificarea traficului maritim și reducerea timpului de călătorie (simultan cu îmbunătățirea condițiilor de transport), dar și creșterea siguranței navigației pe toate mărilor globului. Materiale de construcție mai bune, aparatură de navigație perfecționată, sisteme de comunicație și urmărire prin satelit ce permit un trafic normal chiar și în cele mai dificile condiții meteorologice, toate acestea nu fac decât să sporească nedumerirea și îngrijorarea marinarilor, a armatorilor, opiniei publice și a autorităților atunci când pierderea unei nave este semnalată într-o zonă oarecare a globului. Neliniștea sporește și mai mult dacă incidentul (sau accidentul) s-a petrecut în condiții neclare și, cu toate eforturile făcute, nu pot fi descoperite nici un fel de indicii care să permită găsirea unei explicații acceptabile pentru tragicul eveniment.

Cercetătorul american Charles Berlitz face o interesantă remarcă într-unul din pasajele cărții sale, „*The Bermuda Triangle*” (New York, Avon Books, 1974): „Desigur, toate pierderile de nave sînt «misterioase» în măsura în care se poate considera că există puțini căpitani care provoacă voluntar un naufragiu. Atunci cînd soarta unui vas este stabilită sau cel puțin presupusă, «misterul» încetează să mai existe (...)”. Se pare însă că nu acesta este cazul zonei supranumite *Triunghiul Morții*.

Dacă pierderea unui vas în această regiune, între anii 1939—1945, poate fi pusă, uneori, pe seama acțiunii întreprinse de submarinele forțelor beligerante, sabotajelor, atacurilor aviației sau impactului cu una din miile de mine ce infestau zona, lipsa oricăror fragmente de epavă sau martori nu mai poate fi acceptată decât cu foarte mare greutate, chiar dacă se invocă circumstanțele războiului. Considerînd a priori că toate pierderile de nave din *Triunghi* s-au datorat conflictului, ar fi trebuit ca, după încetarea acestuia, traficul să devină sigur sau, cel puțin, ca orice naufragiu să poată fi pe deplin elucidat.

În pofida acestei logici, realitatea este cu totul alta.

La 5 aprilie 1950, cargoul costarican *Sandra* (56 m lungime și 11 oameni echipaj) a plecat din portul Savannah (Georgia — S.U.A.) spre Puerto Cabello (Venezuela). Avea la bord 340 tone de insecticide DDT și trebuia să ajungă

la destinație pe data de 14 aprilie (conform celor consemnate de „*Lloyd's List*“ din 24 aprilie 1950). La 3 iunie, „*Lloyd's List*“ anunța că : „US Coast Guard a renunțat (la 29 mai — n.a.) să mai caute vasul *Sandra*, care este considerat pierdut“. De la data de 5 aprilie nu s-a mai știut nimic despre navă, ea nemai emițind nici un semnal radio. În timpul căutărilor (19 aprilie — 29 mai) nu au fost găsite nici un fel de rămășițe, fragmente de epavă, pete de petrol sau cadavre. Cazul a fost considerat enigmatic de către autorități și cercetători deopotrivă, cu excepția lui Kusche, care și-a susținut poziția citind următoarea știre din ziarul „*Miami Herald*“ (8 aprilie 1950):

„Simbătă, 8 aprilie 1950. O furtună declanșată de ariile de joasă presiune care au provocat averse însoțite de descărcări electrice și vânturi puternice în Florida, în ultimele 3 zile, s-a apropiat de intensitatea unui uragan și a lovit traficul maritim atlantic vineri (...). Vânturile au atins 73 mile/oră în dreptul Virginia Capes (...). Vânturile din Florida au provocat dispariția unei bărci de pescuit creveți, *St. Paul*, lungă de 12 m (...) US Coast Guard a început să o caute vineri.“

Kusche adaugă : „, Deși Florida nu a fost lovită de vânturi atât de puternice (cum au fost cele care au devastat coastele Virginiei — n.a.), a avut totuși de suferit de pe urma descărcărilor electrice și a vânturilor puternice provenite de la același front de furtună, atât pe 5 aprilie, ziua când a plecat *Sandra* (din Savannah — n.a.), cât și următoarele câteva zile“. De aici se trage concluzia că *Sandra* ar fi fost scufundată de această furtună, fără ca incidentul să aibă ceva inexplicabil (decît, poate, lipsa S.O.S.-ului și a fragmentelor de epavă). În realitate, știrea din „*Miami Herald*“ nu face decît să confirme caracterul enigmatic al cazului, iar interpretarea lui Lawrence Kusche se dovedește a fi complet eronată din mai multe puncte de vedere :

1) furtuna a atins intensitatea maximă în *Virginia*, situată la mare distanță spre nord de punctul de plecare al vasului, portul Savannah (circa 600 km — n.a.), și de ruta urmată de acesta (Georgia-Florida-Venezuela). Chiar și acolo a ajuns „aproape la tăria unui urgan“ abia vineri,

7 aprilie, deci la 2 zile după ce *Sandra* părăsise Georgia îndreptându-se spre sud ;

2) în Florida vînturile „nu au fost atît de puternice“ și au provocat doar scufundarea unei bărci de cîțiva metri lungime. Este posibil oare să fi scufundat și un vas cu motor, lung de 56 m ?;

3) furtuna a ținut între 6 și 8 aprilie („*Miami Herald*“) și nu „de la 5 aprilie, următoarele cîteva zile“, după cum afirmă Kusche. Deci, la plecarea navei *Sandra* marea era calmă, fapt evident și pentru că, în caz contrar, nici un căpitan nu și-ar fi riscat vasul părăsind portul în momentul cînd izbucnea o furtună !;

4) dacă intensitatea furtunii a crescut progresiv pe 6, 7 și 8 aprilie, de ce nu a lua *Sandra* legătura cu porturile americane în cazul unor dificultăți ? Este greu de crezut că vînturile mai slabe din 6 aprilie i-au provocat deteriorări atît de grave încît nu a reușit să lanseze nici măcar un S.O.S. !;

5) dacă totuși furtuna din 6—8 aprilie a scufundat și nava *Sandra*, de ce US Coast Guard, care a început pe 9 aprilie cercetările, pentru a găsi barca *St. Paul*, nu a descoperit rămășițele de la *Sandra* ? ;

6) dacă furtuna de pe 6—8 aprilie a fost atît de violentă, de ce nu s-au alarmat autoritățile decît pe 19 aprilie considerînd că nava trebuia să ajungă în Venezuela la 14 aprilie, fiind capabilă deci, nu numai să supraviețuiască, dar să și navigheze cu viteză maximă prin „uraganul“ descoperit de Kusche ?!

Autoritățile maritime americane afirmă că : „(...) Disparițiile fără urmă din *Triunghiul Bermudelor* se datorează unor curenți puternici (în primul rînd Golfstream-ul), care antrenează rapid epavele și supraviețuitorii la mari distanțe de locul naufragiului (...)“. Explicație greu de acceptat : aceste catastrofe nu au prea avut supraviețuitori, iar fragmentele de epavă au fost găsite doar în 80% din cazuri ! Desigur, Golfstream-ul transportă obiectele plutitoare, dar cu viteza de maximum 5 km/oră, după cum au demonstrat reputați cercetători ca Piccard sau Cousteau. Or, avînd în vedere că în majoritatea cazurilor navele de salvare începeau căutările în zonă la cîteva ore

de la incident, ar fi fost practic imposibil ca ele să nu găsească măcar o pată de ulei sau petrol plutind pe suprafața apei. Pentru ca epavele să fie dispersate în afara *Triunghiului* la mari distanțe într-un timp atât de scurt, curenții maritimi trebuiau să le poarte cu peste 500 km/oră!

În noaptea de 3 spre 4 octombrie 1951 cuirasatul brazilian *São Paulo* (avind la bord un echipaj format din 8 oameni) era condus de două remorchere în vederea dezafectării și casării. Pe cînd cele 3 vase navigau la sud-vest de insulele Azore, unul din remorchere, din cauza vînturilor puternice și a valurilor mari, a desprins cablul de tracțiune. În dimineața zilei următoare, oceanul s-a liniștit dar, spre neplăcuta surprinză a tuturor, cablul celui de-al doilea remorcher era rupt, iar cuirasatul dispăruse. Navele și avioanele de cercetare sosite în regiune nu au reușit să descopere nici cel mai mic fragment care să fi aparținut vasului brazilian pierdut într-un mod atât de neașteptat. Printre rapoartele piloților care au participat la operațiunile de căutare, se găsesc însă cîteva observații demne de atenție. Astfel, în cursul nopții de 4 spre 5, au fost zărite lumini fugare „a căror proveniență nu a putut fi stabilită”. În dimineața zilei de 5 cercetările au continuat dar, în afara unor ciudate forme și mase întunecate deplasîndu-se la suprafața mării și disipîndu-se apoi imediat, nici un alt indiciu în legătură cu dispariția cuirasatului nu a mai putut fi relevat.

În decembrie 1954, nava *Southern Districts*, fostă LST (Landing Ship Tank — Navă de debarcare pentru tancuri) a US Navy, transformată în transportor de sulf, a fost pierdută în Atlantic, cu un echipaj de 24 de marinari, fără a lansa nici un S.O.S. și fără o urmă, cu excepția unui colac de salvare găsit în largul coastelor Floridei.

„*New York Times*” scria la 14 decembrie 1954 :

„Portland, Me. Decembrie 13 (AP). Cercetarea aeriană a apelor de coastă nu a reușit să descopere cargoul care trebuia să ajungă aici acum 3 zile cu un echipaj de 24 de oameni și o încărcătură de sulf.

Nava este *Southern Districts* de 3 337 tdw, plecată din Port Sulphur (Louisiana-S.U.A.) pentru Bucksport (Maine) și apoi Portland (Maine). Ultimul mesaj de la ea a venit

din Golful Mexicului, pe 3 decembrie. Cargoul se afla probabil în dreptul coastelor Carolinei de Sud pe 7 decembrie, o zi după ce furtuna a lovit zona“.

„*New York Times*“, 15 decembrie 1954 :

„US Coast Guard a continuat ieri, fără succes, cercetările pentru a găsi nava *Southern Districts* care a trimis ultimul mesaj proprietarilor, Southern Steamships Company, pe 4 decembrie. Un alt vas a raportat că a văzut cargoul pe 7 decembrie; în dreptul portului Charleston (Carolina de Sud), dar nimeni nu a mai auzit despre el de atunci“.

S-a emis ipoteza că *Southern Districts* a împărțit soarta navei „surori“, *Southern Isles* de același tip și aparținând aceleiași companii. *Southern Isles* se rupsese în două în timpul unei furtuni și vasele care ajunseseră la locul accidentului, puțin timp după ce s-a produs, nu găsiseră decât rămășițe de epavă și 6 supraviețuitori dintr-un echipaj de 23. Accidentul se întâmplase la 5 octombrie 1951 în dreptul Capului Hatteras (Carolina de Nord).

Pe 17 decembrie, US Coast Guards a abandonat cercetările, considerînd cargoul *Southern Districts* pierdut.

La 1 ianuarie 1955, „*New York Times*“ scria :

„Washington DC. Dec. 31 (AP). Nava *USS Anacostia* (...) a văzut pe 7 decembrie 1954 un vas a cărui descriere se aseamănă cu a cargoului *Southern Districts*, luptîndu-se cu valurile înalte și vînturile puternice din dreptul portului Charleston (Carolina de Sud)“.

Este de remarcat însă că, datorită condițiilor meteorologice dificile, oamenii de pe nava de patrulare nu au reușit să stabilească cu certitudine dacă vasul era sau nu *Southern Districts*. În cazul unui răspuns pozitiv, atunci este greu de înțeles motivul pentru care, dacă ar fi avut probleme din cauza furtunii, nu a emis un S.O.S. către *USS Anacostia* sau nu a intrat în portul Charleston.

La 3 ianuarie 1955 ziarul „*New York Times*“ anunța că începuseră audierile Curții din New Orleans (Louisiana) în cazul *Southern Districts* despre care se credea că se rupsese în două pe marea furtunoasă, ca și *Southern Isles*. Dezbaterile plecau deci de la o idee preconcepută, aceeași care determinase US Coast Guards să abandoneze

cercetările la 17 decembrie 1954 la numai 4 zile după ce nava fusese anunțată ca „întârziată“. Ziarul american relatează în continuare că, „în lumina celor două dezastre gemene“, US Coast Guards ordonase ofițerilor săi responsabili de siguranța navigației să oprească în porturi orice nave de același tip și să anuleze certificatele de navigație oceanică sau costieră ale acestor vase. Dar „*New York Times*“ mai furniza o informație extrem de interesantă : „Nava *Tullahoma* a cules pe 2 ianuarie la ora 2:30 PM, în dreptul coastelor Floridei, la Sand Key, un colac de salvare avînd imprimat numele de *Southern Districts*“. În următoarele cîteva zile același cotidian publica fragmente din cadrul dezbaterilor, în care cîțiva marinari sau soțiiile victimelor se întreceau a califica nava *Southern Districts* drept un „sicriu plutitor“. Se spunea că întreaga chilă era „plină de găuri“, mașinile „nu erau bune de nimic“, cargoul era doar „o mîină de fiare vechi“ care „gemea și trosnea“ la fiecare val.

După cîteva luni de dezbateri în care aceste declarații au fost infirmate de dovezile prezentate de companie și de comisiile de inspectori ai US Coast Guard, Comandamentul US Coast Guard și Curtea au concluzionat că *Southern Districts* s-a scufundat din „cauze necunoscute“ luînd decizia de a nu fi aplicate nici un fel de măsuri împotriva celor care aprobaseră plecarea cargoului în călătoria nefastă.

Ultimul contact radio dintre Southern Steamships și navă fusese o comunicare a acesteia din dreptul coastelor Carolinei de Sud, conform căreia la bord „totul era bine“. Totuși, mesajul nu menționa cu precizie în ce punct al coastei americane ajunsese vasul. Aprecierea că locul era situat în dreptul statului Carolina de Sud se baza pe declarația provenită de la *USS Anacostia* care, după cum s-a văzut, nu era sigur de identificarea făcută. De aceea, una dintre enigmaticele dispariției, găsirea colacului de salvare în dreptul Floridei, mult mai la sud de Charleston, a fost rezolvată, susține Kusche. Cheia soluției rezidă din presupunerea că, probabil, unul dintre marinari ar fi aruncat colacul peste bord cîteva zile înainte de accident, deoarece învelișul lăcuit al plutei fusese smuls, făcîndu-l inutili-

zabil. Din păcate „rezolvarea“ este mai degrabă o ipoteză forțată să se potrivească într-un spațiu rămas gol din mozaicul teoriilor care vor să stabilească cu orice preț, indiferent de dovezile existente, o anumită imagine despre cele petrecute cu *Southern Districts*. Pe parcursul a numai două pagini ale cărții lui Kusche, o *probabilitate* devine *certitudine*. Astfel „nava putea să fie cea văzută în dreptul portului Charleston“ (pag. 190), devine „nava a fost văzută ultima oară în dreptul portului Charleston“, (pag. 192), pe când posibilitatea ca respectivul colac de salvare să fi fost deteriorat de rămânerea timp de aproape o lună (5 decembrie—2 ianuarie) în apele oceanului, nici nu este luată în considerație. În mod similar se contestă și posibilitatea ca vasul să se fi scufundat în largul coastelor Floridei (în zona *Triunghiului*), deși este evident faptul că, dacă *Southern Districts* era „o strecurătoare plutitoare“, așa cum a fost prezentat și ar fi avut de înfruntat o furtună puternică, echipajul său ar fi luat, mai mult ca sigur, chiar împotriva voinței proprietarilor, decizia de a se adăposti în portul Charleston. Comisia de anchetă i-a criticat pe proprietari pentru întârzierea de a comunica pierderea navei (11 decembrie în loc de 5 decembrie) dar aceasta vine în contradicție cu informația de pe 7 decembrie a vasului *USS Anacostia*. Ori nava văzută era *Southern Districts* și atunci compania nu avea de ce să se îngrijoreze, ori *nu era* și atunci nu se poate ști dacă a dispărut în dreptul Georgiei, Floridei sau Carolinei de Sud !

La 26 septembrie 1955 iahtul *Connemara IV* a fost descoperit la 150 mile de insulele Bermude, fără un om la bord.

Registrele „Lloyd“ („*Lloyd's Weekly Casualty Reports*“ vol. 142) consemnau :

„Londra. Septembrie 29. Agenții companiei petrolierului *Olympic Cloud* au recepționat un mesaj de la căpitan, trimis pe data de 26 septembrie ora 11:35 PM, G.M.T. : «În timpul drumului meu, la 31°41' lat. nordică și 60°19' long. vestică (150 mile sud-est de Bermude) am găsit iahtul cu motor *Connemara IV* din Londra, cu o lungime de aproximativ 22 m, echipat cu două diesel și stație ra-

dio, în derivă pe mare, abandonat. Îl remorchez la Dakar». (...))

Londra. Septembrie 30. De la căpitanul petrolierului *Olympic Claud* : Parîma de remorcare s-a rupt și iahtul *Connemara IV* s-a scufundat“.

Este curios de constatat că iahtul fusese găsit intact după o derivă fără echipaj pe ocean, dar la 4 zile după descoperirea sa de către o navă mare s-a scufundat. Kusche afirmă că, probabil, echipajul iahtului s-a înecat în uraganul Ione, care a pornit de la 250 mile de San Juan la 14 septembrie, a lovit Norfolk-ul la 18 septembrie și a ajuns la Newfounland (Terra-Nova, Canada) pe 21 septembrie. „Drumul“ urmat de uragan se afla la 300 mile marine, în linie dreaptă, de punctul unde a fost găsit *Connemara IV*, dar căpitanul de pe *Olympic Cloud* nu afirma nicăieri că iahtul ar fi fost avariat de furtună. Ceea ce este mai important însă rămîne faptul că nimeni (nici „Lloyd“, nici autoritățile maritime britanice sau americane) nu a putut afla numărul de oameni care fuseseră la bordul ambarcațiunii (modernă și bine echipată) sau data plecării acesteia din Marea Britanie și cursul urmat. De aceea surprinde siguranța cu care iahtul este trecut printre victimele uraganului Ione din moment ce *Connemara IV* ar fi putut să se afle în orice altă parte a Atlanticului de Nord în perioada 14—24 septembrie ! Este regretabilă și ușurința cu care se trece peste paradoxul logic al ipotezei : ori iahtul *a intersectat* cursul uraganului Ione, una dintre cele mai puternice furtuni ale anilor '50 (vînturi de 182 mile/oră și valuri de 12 m) fiind deci inexplicabil motivul pentru care s-a înecat doar echipajul, iar nava a rămas neatinată, ori *nu a intersectat* acest uragan și, atunci, unica explicație propusă pentru rezolvarea enigmei, cade !

La începutul anului 1958 dispărea în Atlantic vasul *Revonoc* (13,5 m lungime), care cîștigase de 3 ori cea mai faimoasă competiție nautică sportivă din Statele Unite, cursa Miami (Florida) — Nassau (Bermuda). *Revpnoc* plecase de la insula Key West (Florida) spre Miami în ianuarie 1958 sub comanda proprietarului său, Harvey Conover, editorul revistelor „*Yachting*“ și „*Aviation Age*“, faimos navigator și constructor de iahturi. Vasul era considerat

„cel mai bun cursier oceanic al timpului“ proiectat special pentru a face față furtunilor și avea la bord un echipaj specializat în curse prin *Triunghi*. Totuși, nu a fost lansat nici un S.O.S. și US Coast Guard nu a găsit decât o plută de salvare de pe *Revonoc*, goală și aparent nefolosită.

Mărți, 7 ianuarie 1958, „*New York Times*“ scria :

„Miami, Fla. Ian. 6 (UP). Harvey Conover (...) și alte 4 persoane au dispărut în marea răscolită de vânturi din dreptul coastei sudice a Floridei (...)

Alte două bărci au dispărut și una a fost gata să se răstoarne în marea furtunoasă.

US Coast Guard a raportat găsirea (pe 7 ianuarie — n.a.) a unei plute de salvare aparținând navei dispărute (*Revonoc* — n.a.). Ea a fost descoperită lângă Jupiter Inlet, situat la 80 mile nord de aici (Miami — n.a.). A fost unica urmă găsită după o zi de cercetări.

US Coast Guard a declarat că (...) *Revonoc* naviga de la Key West spre Miami, joi (2 ianuarie — n.a.) când a fost probabil prinsă de vânturile ajungând aproape de tăria uraganului, ale celei mai rele furtuni de iarnă din istoria Floridei.“

Kusche citează acest articol ca o concluzie la cazul *Revonoc*, dar „uită“ să-l redea complet și „*probabil prinsă în furtună*“ devine astfel „*prinsă*“ în furtună. Este greu de luat în serios afirmația privind „cea mai teribilă furtună din istoria Floridei“, caracterizare ce a putut fi întâlnită la cel puțin 30 de cazuri ale unor nave dispărute în zonă. Atît redactorii ziarului „*New York Times*“, cît și Lawrence Kusche ar trebui să stabilească o dată pentru totdeauna *CARE* a fost cea mai puternică furtună din istoria coastelor atlantice ale S.U.A. și *CARE* sînt navele scufundate în această furtună ! Dacă *Revonoc* ar fi întâmpinat dificultăți într-un uragan atît de înspăimîntător, ar fi putut lansa un mesaj S.O.S. prin radio sau putea acosta lângă una din plajele Floridei, dat fiind că naviga destul de aproape de uscat. O furtună de asemenea intensitate nu se ivește din senin și Harvey Conover avea prea multă experiență pentru a se aventura dintr-o temeritate stupidă în larg sub amenințarea stihilor dezlănțuite ! De altfel, este foarte greu de înțeles argumentația lui Kusche, care pare a considera că navele, fie ele civile sau militare, co-

merciale sau de plăcere, mari sau mici, cu pînze sau elice, nu au altceva mai bun de făcut decît să pornească la drum în timpul celor mai teribile uragane, ignorînd avertismentele birourilor meteorologice din zona respectivă, radiodifuzate cu ore sau zile înainte de înrăutățirea condițiilor meteorologice. Dacă această idee apare ca improbabilă în cazul vaselor comerciale (căci proprietarii lor preferă fără îndoială o întîrziere în livrare, unei pierderi a navei și încărcăturii urmată de plata unor despăgubiri substanțiale către rudele marinarilor și proprietarii încărcăturii, dacă ancheta constată că vasul respectiv a fost prost întreținut sau trimis cu bună știință la dezastru pentru a se încasa asigurarea), ea este de-a dreptul absurdă în cazul unor iahturi de lux. Cine și-ar începe o croazieră de plăcere în condiții meteo nefavorabile și care ar fi logica punerii în pericol a navei și a propriei vieți, numai pentru a sfida interdicția ieșirii din port pe vreme de furtună ? De ce atîtea iahturi au fost descoperite abandonate, unele absolut neatînse de furia oceanului, incendiu sau pirați cînd, în cazul unui pericol iminent, proprietarii se puteau refugia cu vasul în unul din porturile apropiate ?

În februarie 1963 dispare marele cargou *Marine Sulphur Queen*, avînd lungimea de 150 m, transformat în transportor de sulf topit. Cu un echipaj de 39 de marinari experimentați, nava părăsise la 2 februarie portul Beaumont (Texas—S.U.A.) cu destinația Norfolk (Virginia—S.U.A.). Încărcătura consta din containere cu sulf topit, în greutate totală de 15 260 tone. Ultimele vești recepționate de la vas datează din 4 februarie, pe cînd acesta se afla la 270 mile vest de Key West, iar dispariția sa a fost remarcată mai întîi de o... agenție de operațiuni bursiere. Unul din marinarii cargoului solicitase acestei agenții, chiar înainte ca nava să părăsească docurile, plasarea unui ordin de cumpărare într-o afacere cu grîne. Executînd operațiunea, agenția a încercat să contacteze cargoul pentru a-și informa clientul, dar *Marine Sulphur Queen* n-a răspuns insistentelor apeluri, ceea ce a determinat-o să se adreseze armatorilor. Consecința a fost declanșarea unei vaste operațiuni de căutare susținută de vasele și avioanele US Coast Guard, care a renunțat la cercetări abia pe 14 martie. Între 8 și 13 februarie, unități ale US Coast

Guard US Navy, US Air Force și US Marine Corps au efectuat 83 de misiuni cu un total de 500 ore de zbor, investigând zadarnic o suprafață de 348 400 mile² (US Coast Guard, Marine Board of Investigation, „*SS Marine Sulphur Queen : Disappearance at sea on or about 4 February 1963*“). Au fost găsite și identificate ca aparținând vasului dispărut : 8 veste și 5 colaci de salvare, 2 plăci cu numele navei, 1 cămașă, 1 claxon de ceață, câteva bidoane de benzină și ulei etc. S-a emis părerea că 2 veste de salvare și cămașa (legată de o altă vestă) fuseseră „probabil purtate“. *Nici un material nu prezenta urme de sulf, explozie sau foc.* Nici unul dintre obiectele de îmbrăcăminte nu erau pătate de sânge, deși multe purtau semne provenite de la atacurile unor pești de pradă.

Prima posibilitate de explicare a accidentului este menționată implicit de Kusche și se referă, ca de obicei, la o furtună : la data de 3 februarie nava *SS Texaco California* fusese lovită de vânturi și valuri puternice care îi răvășiseră punțile în timp ce parcurgea același traseu cu *Marine Sulphur Queen*, dar având un avans de câteva ore asupra acesteia. Se poate concluziona, deci, că *Marine Sulphur Queen* a venit imediat în urma lui *SS Texaco California*, intrând orbește în „uragan“ și fiind scufundată rapid. Faptul că *Marine Sulphur Queen* a transmis a doua zi, pe 4 februarie, un mesaj radio *personal* al unuia dintre marinari este complet ignorat. Această deoarece ar fi greu de explicat de ce o navă avariata de furtună găsește posibilitatea de a comunica o știre de familie, dar nu are timp să transmită un S.O.S. sau măcar să avertizeze că străbate o zonă cu condiții meteo dificile. Devenind astfel clar faptul că *SS Texaco California* și *Marine Sulphur Queen* nu urmaseră același traseu, ipoteza a fost abandonată în favoarea altora care prezentau mai multe elemente de credibilitate. Este de remarcat faptul că Sistemul de Raportare al US Coast Guard pentru Vasele Comerciale din Atlantic a localizat nu mai puțin de 42 de nave care ar fi trebuit să observe transportorul *Marine Sulphur Queen* pe 4 sau 5 februarie. Imediat, US Coast Guard a luat legătura cu fiecare dintre aceste vase, dar nici unul nu văzuse transportorul. La aceasta adăugându-se și lipsa unui S.O.S., Comisia de Investigații a Marinei a ajuns la con-

cluzia că : „Disparația vasului a avut loc atît de rapid, încît nu s-a putut transmite nici un mesaj de alarmă“.

Principalele ipoteze analizate pentru a explica presupusul naufragiu au fost :

1) *Explozie în tancurile cargoului.* Provoacă de agitația în masa de sulf (datorată mișcărilor navei în timpul navigației) care ar fi eliberat gaze greu de evacuat pe gurile de ventilație, ce ar fi putut fi obturate de sulful agitat de furtună.

Ipoteza nu poate fi acceptată datorită : lipsei urmelor de explozie pe resturile găsite ; lipsei oricărui raport al navelor din zonă despre vreo deflagrație ; faptului că apele nu au fost poluate de sulful ce s-ar fi revărsat din rezervoarele distruse și faptului că *Marine Sulphur Queen* nu a raportat pe 4 februarie că străbate o regiune furtunoasă.

2) *Ruperea navei în două.* Cauzată de vechimea vasului (19 ani) și de transformările pe care le suportase cînd a fost modificat în transportor de sulf, cele 9 compartimente etanșe ale sale fiind înlocuite printr-un singur tanc lung de 108 metri nava rămînînd divizată doar în 2 secțiuni etanșe, prova și pupa, despărțite printr-un perete vertical situat la mijlocul corpului.

Această ipoteză nu explică lipsa poluării zonei și lipsa supraviețuitorilor care ar fi avut timp să-și lanseze măcar plutele dacă nu și bărcile de salvare, căci scufundarea celor două părți s-ar fi făcut în cîteva minute. Nu este explicat de altfel nici motivul *propriu-zis* al ruperii vasului după ani de navigație pe ape mai agitate și cu încărcături mai mari. Ipoteza menționează numai de ce *nu ar fi putut pluti* cele 2 părți ale navei rupte și nu de ce *s-ar fi produs accidentul*.

3) *Răsturnarea navei cu chila în sus.* Cauzată de o posibilă deplasare a centrului de greutate al încărcăturii, concomitent cu ruliul accentuat de valurile agitate.

Ipoteza este puțin probabilă. Sulful lichid nu provoacă deplasări atît de bruște ale centrului de greutate ca o încărcătură solidă scăpată din legături pe timp de furtună. Transportoarele de fluide sînt astfel proiectate încît suportă mișcări interioare ale substanței respective mult mai intense și mai dese decît un cargou obișnuit care transportă

utilaje sau mașini. În orice caz fenomenul ar fi fost precedat, după opinia experților Marinei Americane, de dificultăți în controlul navei (atît al stabilității cît și al direcției), ruliu deosebit de puternic etc., ceea ce ar fi constituit un semnal de alarmă și l-ar fi obligat pe căpitan să ia măsuri de reducere drastică a vitezei și schimbare a cursului.

4) *Explozia aburilor rezultați din contactul între apa de mare și sulful topit.* Cauzată de infiltrarea apei în tancul cu sulf, urmată de acumularea de aburi într-un spațiu închis, ceea ce ar fi provocat o explozie gen „cazan de aburi fără supapă“.

Ipoteza a fost infirmată de lipsa urmelor de explozie pe rămășițe, precum și de lipsa unei explicații pentru cauzele infiltrării sistematice a apei în tanc. Concluzia Comisiei : „(...) Totuși, cercetări mai recente par să elimine posibilitatea acestei reacții (între apa de mare și sulful topit, avînd ca rezultat aburul — n.a.)“.

5) *Explozia unei mixturi de gaze inflamabile* (ipoteză adăugată de Comandamentul US Coast Guard la cele 4 ale Comisiei Marinei). Cauzată de gazele explozive concentrate în spațiul gol dintre tancul rezervor și corpul navei. Vaporii de sulf, carbonul și hidrogenul sulfurat, eliminate de încărcătura de sulf topit ar fi putut exploda dacă intrau în contact cu o flacără. Ipoteza era susținută de faptul că în 1962 se înregistraseră mici incendii locale (pe suprafețe de cîteva zeci de centimetri pătrați) la garniturile de izolare ale tancului nr. 4, datorate depunerilor de sulf, ulterior solidificate. Incendiile se stinseseră de la sine în majoritatea cazurilor și nu provocaseră nici un motiv de îngrijorare echipajului, consemna US Coast Guard.

Ipoteza a fost însă infirmată atît de lipsa oricăror dovezi despre o explozie, cît și de faptul că, în cazul unei deflagrații puternice, sfărîmăturile și fragmentele de epavă ar fi fost, mai mult ca sigur, împrăștiate pe o suprafață considerabilă și astfel ușor de găsit în timpul cercetărilor întreprinse de autoritățile maritime americane sau de celelalte nave care traversau zona. De altfel, însuși Kusche, care concluziona că există 5 moduri sigure de a explica accidentul (fără a se decide însă pentru vreunul dintre ele), și afirma că US Coast Guard ar opta pentru „explozie“

(deși aceasta era varianta cea mai puțin probabilă, datorită lipsei totale a urmelor de foc sau sulf pe rămășițele descoperite) atrăgea atenția că, în 1975 existau 11 transportoare de sulf lichid în lume și nici unul nu suferise vreun accident major în ultimii 10 ani.

La 5 iulie 1963 ziarul „*Miami Herald*” anunța că US Coast Guard din Miami și „cel puțin 7 avioane de salvare” ale bazei aeronavale americane din Guantanamo cercetau intens de două zile zona Northeast Cay-Pedro Banks unde marți 2 iulie dispăruse pescadorul *Sno' Boy* (19 m lungime) cu 55 de oameni la bord. „*Lloyd's Weekly Casualty Reports*” consemna la 9 iulie 1963: „Vasul *Sno' Boy* a fost descoperit intact la sud de Kingston, Jamaica, după cîte a anunțat US Navy astăzi. Un purtător de cuvînt al US Navy a declarat că nava își anunțase poziția prin radio la Cartierul General al Flotei Atlantice din Norfolk. El a mai menționat că vasul fusese întîrziat din cauza vremii nefavorabile și că acum nu mai avea nici o problemă”. Nava nu mai avea într-adevăr nici o problemă pentru că se scufundase de mult; informația era greșită și este aproape incredibil că serioasa și competentă societate „Lloyd” nu s-a străduit să verifice adevărul ei. Se poate astfel constata că în registrele „Lloyd” *Sno' Boy* figura ca „salvată” cînd, în realitate, iată ce scria „*Miami Herald*” la 6 iulie 1963: (...) Cercetările continuă pe o suprafață vastă din Marea Caraibilor (...) Ele au fost intensificate vineri (5 iulie — n.a.) cînd a fost găsită tăblia unei mese identificată ca aparținînd vasului, la sud de Jamaica, unde *Sno' Boy* trebuia să pescuiască.

Printr-o eroare, s-a raportat vineri că nava a fost descoperită. În realitate era vorba de alt vas (...) reținut de vremea rea lîngă Progresso (Mexic)“.

Astfel, în timp ce US Coast Guard intensifica cercetările, US Navy comunica găsirea vasului, iar „Lloyd” înregistrează această știre pe 9 iulie. În aceeași zi „*Miami Herald*” scria: „O flotă combinată de nave și avioane aparținînd US Navy și US Coast Guard va «pieptăna» astăzi o suprafață de peste 50 de mile pătrate, într-o ultimă încercare de a găsi vasul *Sno' Boy*, dispărut acum o săptămînă cu 40 de persoane la bord (...)”

În cele 7 zile de cercetări salvatorii au descoperit doar rămășițe (o vestă de salvare, o bărcuță, un bidon de benzină, câteva prăjini de bambus — n.a.) (...) Un cadavru a fost văzut, dar nu și recuperat (...) US Navy a declarat că nu există practic nici o speranță pentru pasagerii de pe *Sno' Boy* după o săptămână în ape infestate de rechini (...) Un purtător de cuvânt al US Navy a spus că, probabil, nava s-a lovit de un recif și s-a scufundat“. Pe de altă parte US Coast Guard susține că vasul era supraîncărcat, dar se arată inconsecvență de la o comunicare la alta în privința numărului de oameni aflați la bord în momentul dezastrului : la început 55, apoi 40. Proprietarul (Snow Boyd) afirma că ambarcațiunea nu avea locuri de dormit decât pentru cel mult 7 oameni inclusiv echipajul. Rămășițele epavei nu au fost recuperate, ci doar văzute de 6 avioane ale US Navy și US Coast Guard și s-a presupus că proveneau de la *Sno' Boy*, pentru că acesta avea la bord prăjini de bambus și bidoane de benzină. Dar aceeași încărcătură o aveau în mod sigur (fiind necesară pescuitului) și cele aproape 70 de pescadoare care cutreierau zona !

Concluzia care se impune : nici cauzele dispariției și nici fragmentele navei nu au fost identificate cu certitudine (cu excepția tăbliei de masă pescuită de *Marsutana* pe 5 iulie, dar care putea fi aruncată sau căzută peste bord, fiind stricată, dacă s-ar face o analogie cu ipoteza lui Kusche în cazul *Southern Districts*) deci pierderea lui *Sno' Boy* rămâne în continuare un incident neelucidat.

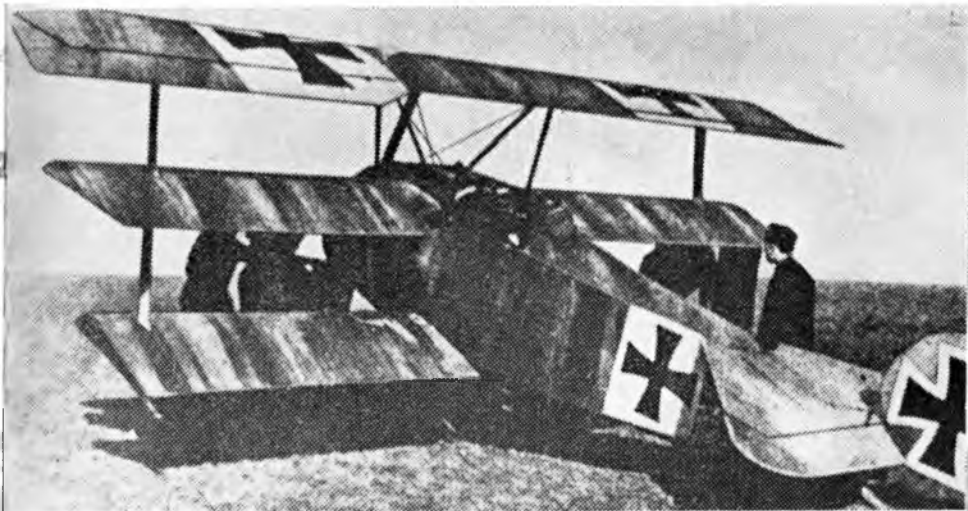
În august 1963 dispăre, de data asta în condiții meteorologice indiscutabil favorabile navigației, vaporul britanic de pasageri *City of Glasgow*, cu 480 de oameni la bord. Timp de aproape o lună apele *Triunghiului* au fost răscolite de nave și avioane britanice și americane, dar cercetarea atentă a unei suprafețe de câteva mii de mile pătrate nu a dus la descoperirea vreunui indiciu despre vas, pasageri sau cauzele naufragiului.

În octombrie 1966, un remorcher oceanic american, *Southern Cities* (19 m lungime) dispăre nu mult după ce a părăsit portul Freeport (Texas-S.U.A.), tractînd un șlep greu, de 65 m lungime. Constatînd că vasul nu transmite mesajul de rutină la ora fixată și nereușind să restabi-

lească legătura radio, postul de urmărire de pe țărm solicită asistența US Coast Guard. A fost declanșată imediat operațiunea de salvare, la care au participat avioane și vedete rapide. Ajunsă în zona unde se presupunea că ar fi avut loc incidentul, flotila de intervenție a găsit cu ușurință șlepul, cu încărcătura de produse chimice intactă și avînd atîrnată la provă o bucată din parima de tractare. Cu toate eforturile făcute, nu a fost însă descoperită nici o urmă a remorcherului. Singura concluzie care a finalizat ancheta întreprinsă de US Coast Guard a fost: „În absența mesajului de pericol, sîntem îndreptățiți a crede că pierderea remorcherului s-a produs cu atîta rapiditate, încît a făcut imposibilă emiterea oricărui S.O.S.“.

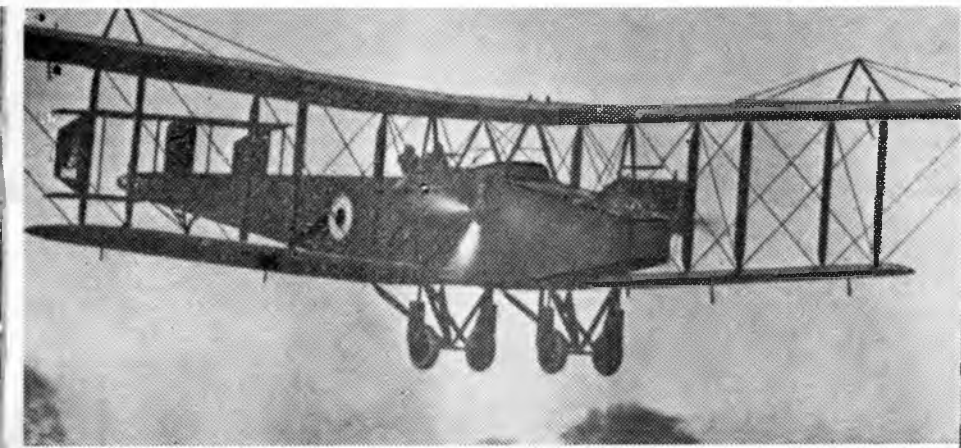
La 11 ianuarie 1967, remorcherul american *Gulf Master* (navă modernă, lansată la apă în 1963 și avînd un deplasament de 972 tdw), a părăsit portul Sechart (Columbia Britanică) îndreptîndu-se spre Florida (S.U.A.), pentru a nu ajunge niciodată la destinație. Nici US Coast Guard și nici US Navy nu au putut pune dispariția pe seama unui uragan sau a unei cauze tehnice (incendiu, defecțiune a motoarelor etc.).

În noaptea de 22 decembrie 1967, feerica iluminată a orașului Miami (Florida—S.U.A.) cu prilejul sărbătorilor de iarnă, l-a determinat pe Dan Burak să-și invite un prieten (Patrick Horgan) la bordul micii sale ambarcațiuni (*Witchcraft* — 7 m lungime) pentru a admira panorama portului văzut dinspre mare. Ajuns la o milă de țărm, Dan Burak a opriț vasul în dreptul geamandurii nr. 7. Se pare că acesta a fost momentul exact cînd postul de ascultare al US Coast Guard a recepționat un mesaj de alarmă provenit de la *Witchcraft*, în care se menționa că elicea navei fusese lovită sau lovise un obiect submarin astfel încît, deși chila rămăsese neatinsă, iar vasul nu era în pericol să se scufunde, trebuia să fie remorcat în port. US Coast Guard a răspuns că trimite o vedetă, cerîndu-i lui Burak să tragă o rachetă de semnalizare pentru a fi mai ușor descoperit. Cei de pe vasul de intervenție nu au văzut racheta și nici nu au reușit să restabilească contactul radio ; iahtul și oamenii aflați la bord dispăruseră pur și simplu, spre stupefacția autorităților. Așa cum se afirmă în „*Miami Herald*“



Fokker Dreidecker (Germania—1917) considerat cel mai bun avion de vânătoare din timpul primului război mondial.

Handley Page (Marea Britanie—1917) considerat cel mai bun bombardier din timpul primului război mondial.

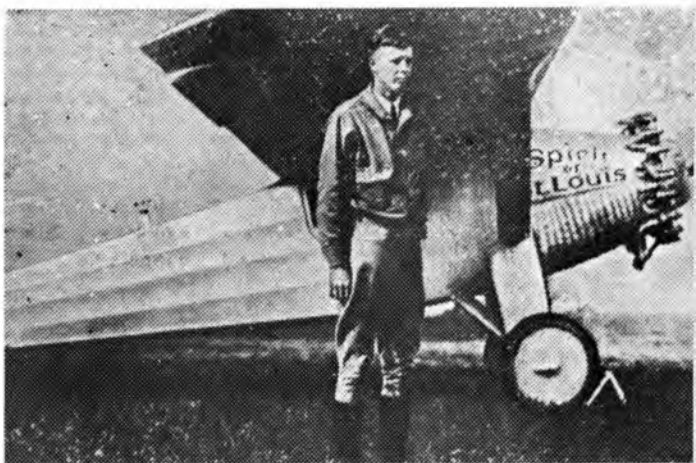




Sudul Peninsulei Gallipoli și strîmtoarea Dardanele. Zona încercuită este locul unde se presupune a fi dispărut trupe din regimentul „Norfolk“.

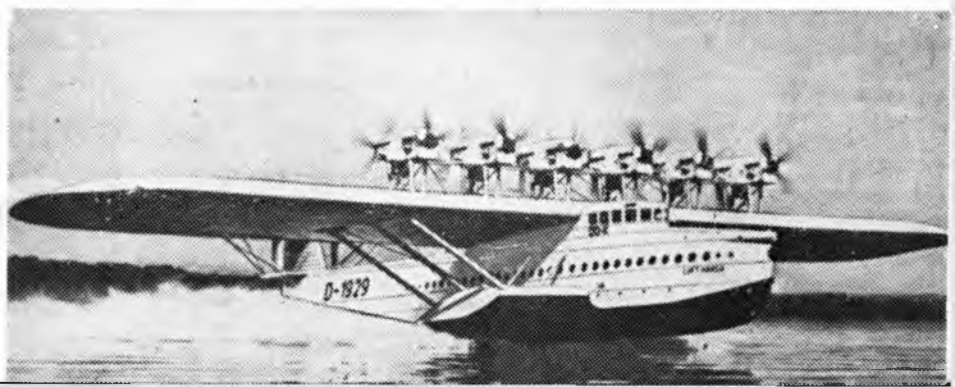


Fokker—F VIII/3 avionul pe care R. Byrd și F. Bennett au efectuat prima traversare a Polului Nord (1926)

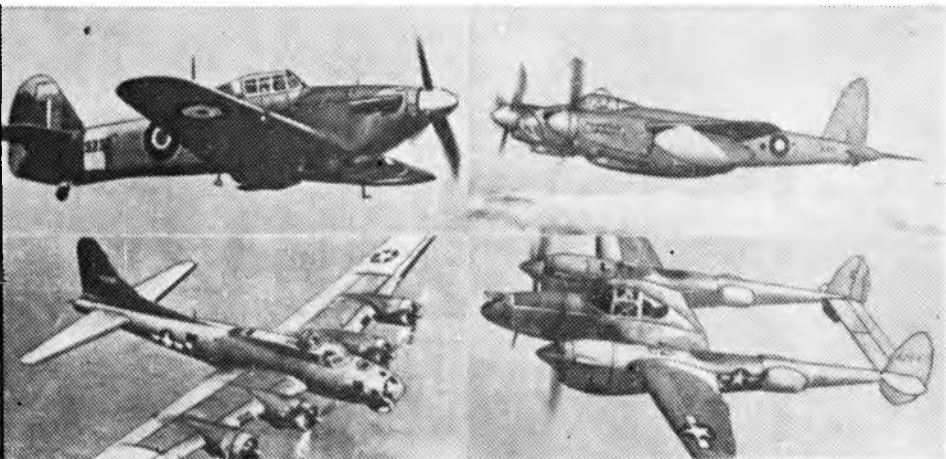


Spirit of St. Louis avionul pe care Ch. Lindbergh a efectuat prima traversare a Oceanului Atlantic (1927)

Dornier DO X — primul hidroavion folosit pentru curse regulate transatlantice (1930)

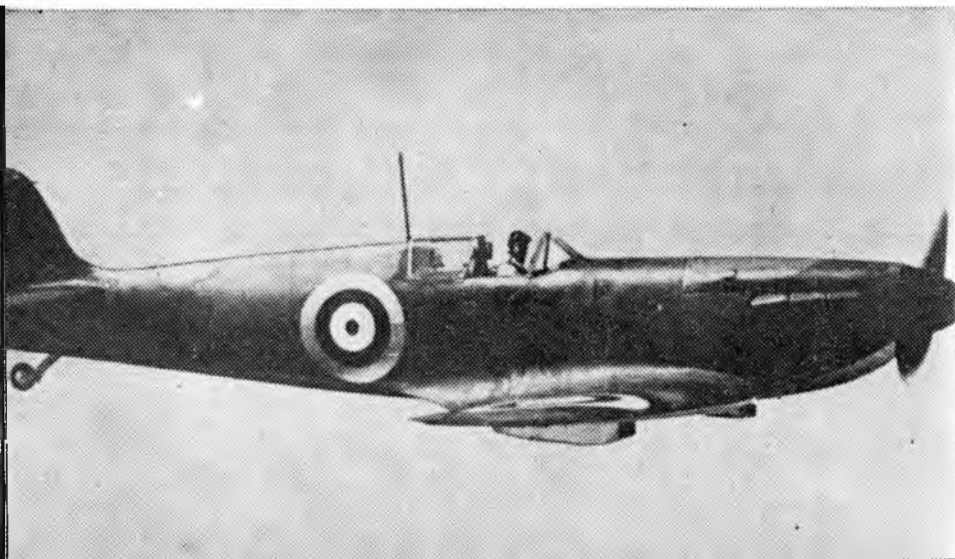


Tipuri de avioane aparținând aliaților, implicate în incinte enigmatice în timpul celui de-al doilea război mondial :

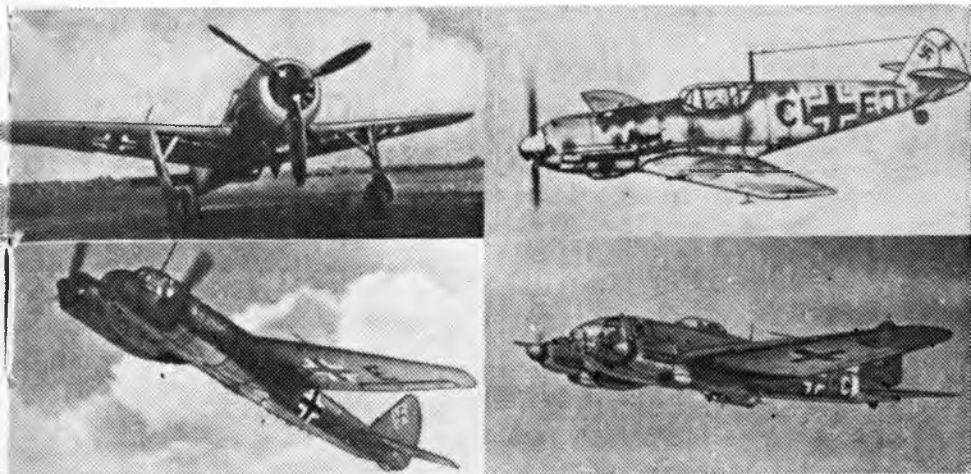


de la stînga la dreapta și de sus în jos :
*Hawker Hurricane ; De Havilland Mosquito ; Boeing B 17 E ;
Lockheed P 38 Lightning*

Vickers Mark 1 Spitfire IX

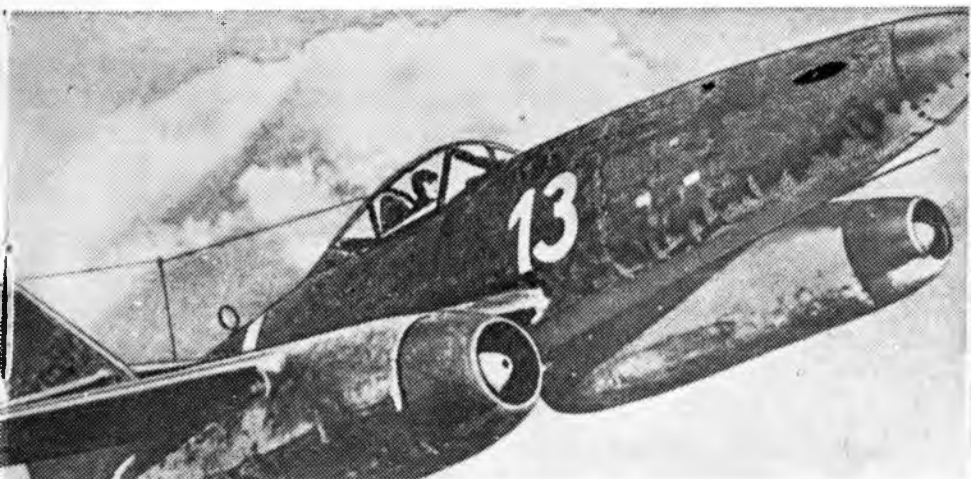


Tipuri de avioane aparținând germanilor, implicate în incidente enigmatice în timpul celui de-al doilea război mondial :



de la stînga la dreapta și de sus în jos :
*Focke Wulf FW 190 D 2 ; Messerschmitt Me 109 K 14 ; Junkers
Ju 88 R ; Heinkel He 111*

Messerschmitt Me 262



Avioane dispărute în Triunghiul Bermudei :

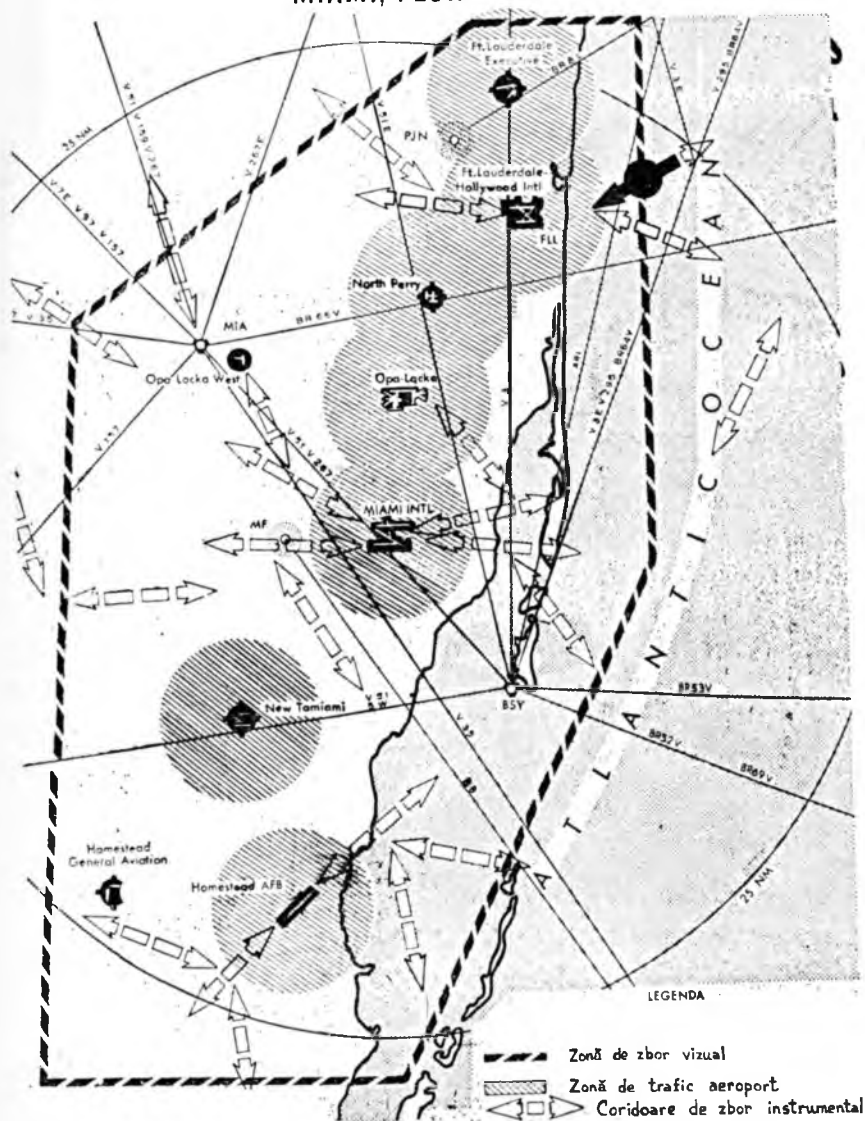


de la stînga la dreapta și de sus în jos :
DC Dakota (1948) ; *Boeing Kb 50* (1962) ; *Martin P5 Mariner* (1945) ;
Grumman TBM 3 Avenger

Escadrila celor cinci aerotorpiloare *Grumman Avenger* (Zborul 19)
— 1945

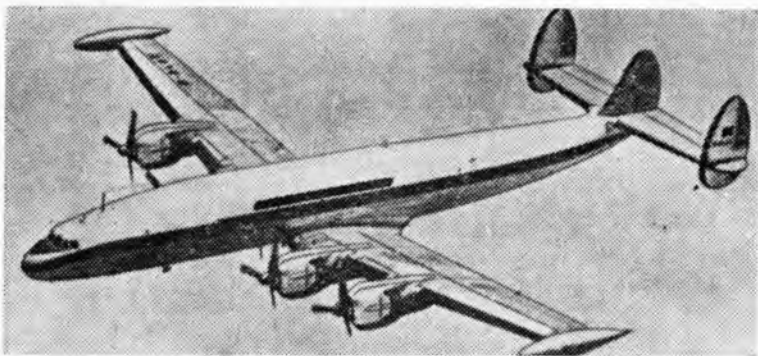


MIAMI, FLORIDA



Cercul negru indică locul prezumtiv al dispariției Zborului 19 pe ruta de revenire la aeroportul Fort Lauderdale

Avioane dispărute în Triunghiul Bermudei :

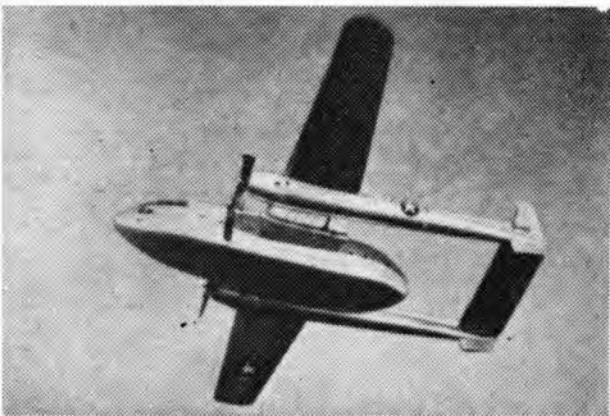


Lockheed SuperConstellation — 1954

Boeing KC 135 — 1963



C 119 Flying Boxcar — 1965



la 29 decembrie 1967, căutările întreprinse de avioane și vase ale US Coast Guard, Civil Patrol și nave particulare au durat 5 zile, acoperind o arie întinsă „de la Islamorada până la nord de St. Augustine și în largul mării până la 120 mile de țărm — aproximativ 24 500 mile pătrate“. Eforturile au fost însă zadarnice : nu s-a descoperit nici cel mai mic indiciu care să permită elucidarea incidentului, nici o urmă a vasului sau a celor doi oameni. „*Miami Herald*“ consemna, la 24 decembrie 1967, declarația unui prieten a lui Burak : „Dan era un marinar experimentat și un bun navigator (...) De asemenea, la bordul navei se aflau mijloace de salvare (colaci, veste și o plută specială — n.a.)“.

Explicația oferită de Kusche, care consideră că valurile înalte au răsturnat ambarcațiunea scufundând-o și înecându-i pe cei doi, nu rezistă unei analize de detaliu. Pe lângă faptul că nimeni nu s-ar fi dus să „admire panorama orașului“ pe o mare agitată, *Witchcraft* era construit din camere flotabile fiind practic de nescufundat și, chiar dacă acest lucru s-ar fi întâmplat, distanța până la țărm fiind de circa o milă, epava și cadavrele celor doi ar fi fost cu certitudine aruncate pe plajă de către valurile care „asaltau“ coasta Floridei (după cum afirmă Kusche), iar US Coast Guard nu ar fi avut nevoie să cerceteze 24 500 mile pătrate de mare în zadar...

1968 a fost un an nenorocos pentru submarine. La începutul lui, submarinul atomic francez *Minerve* (deplasament 2 100/2 400 tdw și 52 oameni la bord) dispărea în Marea Mediterană, urmat la scurt timp de cel israelian *Dakar*. Nici Marina Franceză, nici Marina Israeliană nu au putut găsi epavele sau măcar vreo urmă a celor două submarine, iar societatea „Lloyd“ consemna că motivele pierderilor rămân necunoscute o dată ce ipotezele defecțiunilor tehnice și atacului inamic au fost eliminate de către comisiile de anchetă.

În mai 1968 a dispărut una dintre unitățile Flotei Americane a Atlanticului, submarinul atomic *USS Scorpion* (deplasament 3 100/3 500 tdw și 99 oameni echipaj). După o misiune de trei luni în Mediterana, în cadrul Flotei a 6-a, *USS Scorpion* părăsise Gibraltarul și trebuia să se

prezintă la baza navală Norfolk (Virginia—S.U.A.) la 28 mai 1968. Ultimul mesaj provenit de la bordul său a fost recepționat la 21 mai, atunci când vasul ar fi trebuit să se găsească la aproximativ 250 mile vest de Azore. Cum încercările ulterioare de a-l contacta au eșuat, el a fost considerat oficial pierdut la 5 iulie și, în consecință, US Navy se pregătea să pună capăt căutărilor. Iată însă, că la câteva luni de la acest accident, atunci când ecourile stîrnite începuseră a se stinge, o navă oceanografică americană, *Mizar*, localiza o epavă într-un punct situat la 400—460 mile vest de Azore și la o adîncime ce depășea 3 000 m. Fotografiile submarine executate cu acest prilej i-au determinat pe specialiști să afirme că *USS Scorpion* a fost găsit, deși identificarea nu era absolut sigură. Dar motivele care au provocat această catastrofă rămîn în continuare necunoscute. Semnificativ este faptul că pasaje ale diverselor declarații oficiale făcute de anchetatori acreditează ideea că accidentul nu a fost provocat de o imperfecțiune constructivă.

Ziarul „*Arizona Republic*“ relatează la 1 februarie 1969 :

„(...) US Navy a dezvăluit că membrii curții nu au putut explica naufragiul submarinului *USS Scorpion* (...) Au fost eliminate două cauze posibile ale scufundării : ciocnirea cu un vîrf montan subacvatic sau o defecțiune la generatorul nuclear al submarinului.

S-a stabilit că nu există munți submarini în zona unde s-a scufundat nava și, după analiza mărturiilor experților, curtea a decis că posibilitatea unei defecțiuni a sistemului de propulsie nucleară poate fi «eliminată» (...) Curtea nu a descoperit nici un fel de dovadă care să sugereze o acțiune nebunească sau un sabotaj (...) Nu a fost găsit nici un element care să sprijine ipoteza unei coliziuni cu o navă de suprafață sau submarin deoarece «nici o navă americană sau a vreunei alte națiuni nu a raportat o astfel de coliziune» (...) US Navy a afirmat că echipajul era foarte experimentat și stabil (marinarii erau veterani care navigau pe aceeași navă de mult timp, element destul de rar în marinele militare — n.a.) răspunzînd mai mult ca sigur cu rapiditate oricărei situații de urgență.

Un accident de inundare a corpului ar fi fost, în mod normal, controlat foarte repede de către un echipaj atît de bine antrenat şi experimentat.

(...) Deşi fotografiile (navei *Mizar* — n.a.) nu indică faptul că pierderea submarinului s-ar fi datorat exploziei uneia dintre torpilele sale, curtea a investigat chiar şi această posibilitate“.

Această ultimă ipoteză, pe care comisia de anchetă nu o acceptase în 1969, a fost scoasă la lumină din nou la sfîrşitul anului 1984, cînd presa americană a „redescoperit“ raportul final al Curţii şi opinia unor experţi ai US Navy care afirmau că numai o explozie a torpilelor ar fi provocat o scufundare atît de rapidă. Dar, nici raportul Curţii, nici US Navy nu au putut susţine această posibilitate deoarece, în cazul exploziei unei torpile în tubul de lansare, s-ar fi produs o deflagraţie în lanţ (prin simpatie sau şoc direct) a celorlalte torpile, chiar dacă nu toate aveau montate focasele (care nu sînt nucleare, ci clasice); regulamentul US Navy prevede ca măcar jumătate din torpilele aflate în tuburi sau în magazie să aibă focasele puse. Dar, la submarinele de tip *USS Scorpion*, magazia prova de torpile se află chiar în spatele camerei de lansare, deci explozia ar fi pulverizat întreaga provă, pînă la chioşc. Pe fotografiile obţinute de *Mizar* se constată însă că epava de lângă Azore (dacă este vorba într-adevăr de *USS Scorpion*) este aproape intactă, cu excepţia chioşcului care a fost smuls şi zace la 30 m de provă, dar pare şi el relativ intact.

Oricare i-ar fi fost cauzele, catastrofa a avut implicaţii majore în activitatea de proiectare şi construcţie a submarinelor atomice americane, determinînd modificări ale regulamentelor şi normelor specifice, în sensul sporirii siguranţei navigaţiei acestui tip de vase şi trecerea la construcţia submarinelor crucişătoare de peste 6 000 tdw.

Pierderea lui *USS Scorpion* a eclipsat pentru un timp alte naufragii, astfel încît dispariţia cargoului *Ithaca Island* (noiembrie 1968) a atras mai puţin atenţia. Proprietarii vasului şi ai transportului de grîne efectuat pe ruta Norfolk-Manchester au primit despăgubiri substanţiale de la compania de asigurări, dar ancheta efectuată cu acest prilej nu a dus la descoperirea nici unui element care să

ofere o explicație satisfăcătoare a celor petrecute. Nu au fost găsiți supraviețuitori sau fragmente de epavă, deși apele *Triunghiului* au fost răscolite timp de 2 săptămâni de navele și avioanele US Coast Guard. Nu au fost emise nici un fel de ipoteze explicative, nici de natură meteo (furtuni), nici tehnică (explozie, incendiu, rupere a navei etc.).

La 12 iulie 1969 ziarul londonez „*Times*” consemna : „Pe data de 1 iulie, nava britanică *Maplebank* a raportat descoperirea unui vas de 18 m lungime, plutind răsturnat în largul coastelor nord-vestice ale Africii (...)”

Pe 4 iulie a fost descoperit (de nava *Cotopaxi* — n.a.) un alt iaht navigînd înspre est, în mijlocul Atlanticului. Ambarcațiunea era lungă de 11 m și părea a-și urma cursul datorită unui pilot automat (mecanism automat de comandă a cîrmei — n.a.), deoarece nimeni nu se afla în cockpitul său (...)

Vagabond, un iaht cu motor sub pavilion suedez (6 m lungime — n.a.), a fost recuperat de o navă (britanică — n.a.) după ce fusese găsit abandonat pe 2 iulie (în mijlocul Atlanticului — n.a.)“.

„*New York Times*” scria la 13 iulie 1969 că iahtul suedez era cel în care Peter Wallin efectua o cursă solitară între Stockholm și Australia. Același cotidian mai adăuga că, pe data de 8 iulie, petrolierul britanic *Helsona* trecuse pe lîngă un iaht de 11 m lungime, plutind răsturnat în mijlocul Atlanticului.

Așa cum atestă birourile meteorologice din S.U.A. și Marea Britanie, vremea fusese excelentă în lunile iunie-iulie, primul uragan, Anna, declanșîndu-se abia pe 31 iulie. Registrele „Lloyd” nu consemnează rapoarte despre mesaje S.O.S. lansate de vreo navă care traversa Atlanticul în acea perioadă, iar Kusche se mulțumește să constate că iahtul descoperit pe 8 iulie avea scoici înfipte în carenă, deci, concluzionează el, „putea fi abandonat de mult timp”. Ipoteza sa este absolut nefondată însă, fiind bine cunoscut faptul că orice vas, după mai mult timp petrecut pe mare, ajunge să aibă carena acoperită cu scoici și alge dacă nu este curățată în mod regulat.

Societatea „Lloyd” nu a reușit să identifice decît iahtul *Vagabond* (celelalte trei nefiind recuperate), dar nici

măcar în cazul dispariției lui Wallin autoritățile suedeze și britanice nu au putut ajunge la vreo concluzie.

În aprilie 1970 cargoul *Milton Iatrides*, avînd la bord o încărcătură de ulei vegetal și sodă caustică, a părăsit portul New Orleans (Louisiana—S.U.A.) plecînd spre Cape Town (Africa de Sud). La numai două zile de la părăsirea docurilor a încetat orice transmisie radio, iar cercetările US Coast Guard nu au dus la găsirea nici unui fragment de epavă. Nu s-a reușit formularea nici unei ipoteze, care să lămurească acest incident petrecut în *Triunghi* în condițiile meteorologice bune și pe o rută solicitată de un trafic intens.

În 1970 submarinul atomic francez *Eurydice* dispare în Marea Mediterană, la cîteva mile distanță de zona unde se presupunea că s-a scufundat *Minerve* în 1968. Laboratoarele și stațiile geofizice franceze și americane înregistrează în acele zile o puternică explozie, dar fără a o putea localiza cu precizie, iar nava americană de cercetări *Mizar* a descoperit „o porțiune mare din corpul unui submarin“, care nu a fost totuși identificat în mod cert ca fiind *Eurydice*. De altfel, dacă submersibilul ar fi fost scufundat de o explozie (datorată : 1) unui atac cu grenade submarine ; 2) unei defecțiuni la generatorul atomic ; 3) deflagrației stocului de torpile aflat la bord) nu ar mai fi fost găsită nici o epavă, pentru că efectul distructiv al exploziei exterioare sau imploziei, combinat cu presiunea exercitată de apă la adîncimea respectivă, ar fi transformat vasul într-o multitudine de fragmente metalice. Acestea nu s-ar fi dispersat pe o arie întinsă (pentru că, sub apă, rezistența opusă de mediu la înaintarea unui corp este mult mai mare decît în aer) dar în nici un caz nu ar fi rămas „lipite“ unele de altele sub forma unei epave relativ întregi. Marina franceză și registrele „Lloyd“ consemnează că nu s-a putut găsi o explicație satisfăcătoare privind pierderea lui *Eurydice*.

La 25 martie 1973, cargoul norvegian *Anita* (13 000 tdw, 162,3 m lungime) a fost dat dispărut de reprezentantul din Statele Unite al companiei proprietare. Nava părăsise portul Norfolk (S.U.A.) pe 21 martie avînd la bord un transport de cărbuni pentru Hamburg (R.F.G.). De la plecarea din S.U.A. nu se mai știa nimic despre ea, nici un S.O.S.

nu fusese emis, iar cercetările efectuate de US Navy și US Coast Guard cu ajutorul a numeroase vase și avioane (conduse de portavionul *USS Independence*) nu au dus la descoperirea vreunui supraviețuitor sau a fragmentelor de epavă. Abia o lună mai târziu a fost găsit în Atlantic un colac de salvare marcat cu numele *M/S Anita*, dar acesta putea fi pierdut de navă și pe timpul călătoriei spre S.U.A. În fața lipsei oricăror explicații plauzibile (cu excepția scufundării în marea agitată din perioada 22—27 martie 1973, supoziție pentru care nu existau suficiente dovezi), societatea „Lloyd” a fost nevoită să plătească o despăgubire de 3 milioane de dolari proprietarilor vasului norvegian. Există totuși o ipoteză, formulată de Lawrence Kusche, care susține că *Anita* a împărțit soarta navei „surori”, *Norse Variant*, identică nu numai ca formă și dimensiuni, dar aparținând aceleiași companii, având aceeași rută precum și o încărcătură asemănătoare (tot cărbuni dar cu o greutate totală mai mică). *Norse Variant* părăsise portul Norfolk în aceeași zi cu *Anita*, 21 martie, devansînd-o cu numai două ore. La 23 martie *Norse Variant* transmite însă un S.O.S. anunțînd că era pe cale să se scufunde la 150 mile sud-est de Cape May (New Jersey — S.U.A.), iar echipajul lansase bărcile de salvare. Marea era agitată de vânturi cu o viteză de pînă la 85 mile/oră, valurile atîngînd o înălțime de 11—14 m. Avioanele și navele de salvare ale US Coast Guard s-au grăbit spre locul naufragiului, dar ajunse acolo nu au găsit nici o urmă de cargou, fragmente de epavă sau supraviețuitori. S-a început cercetarea sistematică a unei suprafețe pătrate cu latura de 80 mile și avînd centrul în punctul de unde raportase nava că se scufundă (în total 6 400 mile pătrate). Căutările au fost efectuate de vase și avioane ale US Coast Guard, US Navy și US Air Force. După două zile, pe 25 martie, în dreptul coastelor Virginiei (Cape Henry) a fost descoperită o plută de salvare mare, de culoare portocalie, pe care se afla unul dintre marinarii de pe *Norse Variant*, norvegianul Gabrielsen Stein în vîrstă de 23 de ani. Acesta a povestit că în timp ce nava ajunsese în dreptul coastelor statului New Jersey, marea, ce fusese destul de agitată încă de pe 22 martie, a devenit furtunoasă și a smuls unul dintre capacele calei (de 12×12 m) inundînd apoi două dintre

tancuri. Vasul s-a scufundat în aproximativ 5 minute după ce fusese dat ordinul de abandonare. Din această relatare Kusche trage concluzia că și *Anita* s-a confruntat cu aceleași probleme avînd, bineînțeles, un sfîrșit identic. Afirmația este cel puțin discutabilă, în primul rînd pentru că nu se știe dacă vasele au parcurs aceeași rută. Distanța Norfolk-Hamburg poate fi urmată pe oricare din cele cîteva zeci de trasee comerciale transatlantice cunoscute și nimic nu obliga nava *Anita* să intre în furtuna care se dezlănțuise tocmai cînd ea ar fi ajuns (teoretic) în dreptul coastelor statului New Jersey... Neavînd obligația de a se încadra într-un traiect fix, ca trenurile, vasele comerciale nu navighează unul în urma celuilalt. Dar dacă acest lucru s-ar fi întîmplat totuși, atunci echipajele de pe cele două cargouri norvegiene ar fi intrat în contact radio și vizual chiar de pe 21 martie, dat fiind intervalul de timp foarte apropiat la care au părăsit portul Norfolk (2 ore). *Anita* ar fi salvat supraviețuitorii de pe *Norse Variant* sau ar fi fost observată de acesta scufundîndu-se înaintea sa. Este greu de acceptat ideea conform căreia cele două vase s-ar fi scufundat în condiții identice și zone apropiate doar pentru că sînt de același tip, aceleași dimensiuni și transportă același fel de încărcătură. În acest caz de ce nu a transmis și *Anita* un S.O.S. ? *Norse Variant* a avut tot timpul să o facă, pentru că nu a dispărut sub ape „în 5 minute“, ci în aproximativ 20 de minute („5 minute de la ordinul de abandonare a navei“, care a fost dat după ce căpitanul a constatat că vasul nu mai poate fi menținut la suprafață). De altfel, chiar în cazul naufragiului cargoului *Norse Variant* apar o serie de întrebări la care nu s-a răspuns mulțumitor nici pînă astăzi :

1) De ce un vas de asemenea dimensiuni, avînd cala compartimentată în tancuri etanșe, s-a scufundat după inundarea a două secțiuni, cînd în mod normal celelalte ar fi trebuit să-i asigure flotabilitatea ? În cazul *Marine Sulphur Queen* investigatorii au insistat pe greșeala de a se compartimenta vasul în doar două secțiuni etanșe (cauză posibilă a scufundării în situația ruperii) afirmîndu-se că, dacă nava ar fi avut cele 9 compartimente inițiale, elementele ar fi plutit chiar și după ruperea ei în două de

furtună. Or, *Norse Variant* NU a fost ruptă de uragan și ERA compartimentată în mai multe tancuri etanșe. Care a fost atunci cauza unei scufundări atât de rapide fără a lăsa măcar rămășițe de epavă la suprafață ?

2) Ce s-a întâmplat cu echipajul de pe *Norse Variant* imbarcat în bărci de salvare (unele cu motor) și plute gonflabile, practic de nescufundat ? Este greu de crezut că *absolut toate* bărcile și plutele au fost răsturnate de valuri și, chiar dacă ar fi fost așa, supraviețuitori trebuiau să existe pentru că marinarii purtau veste de salvare iar rechinii nu intră niciodată în ape agitate de furtună. Chiar admitînd că toți oamenii s-au înecat, iar bărcile s-au umplut cu apă scufundîndu-se, navele de salvare ar fi trebuit să găsească plutele, colacii, vestele de supraviețuire sau măcar alte rămășițe plutitoare (lemn, cauciuc, material plastic, etc.) Este greu de explicat de ce o flotă aeronavală de mărimea celei trimise în operațiunea de salvare nu a descoperit decît un om, o plută și, după o lună, un colac de salvare, rămase de la două cargouri (*Kusche* adăugînd și pe *Anita* în zona unde a naufragiat *Norse Variant*) de cîte 13 000 tdw fiecare !

Cu sau fără martori, toate aceste catastrofe, exasperante pentru oficialitățile americane, au avut nu numai consecințe publicitare, ci și economice. După cum consemnează statisticile societății „*Lloyd*“, între anii 1975—1980, traficul maritim din *Triunghiul Bermudelor* s-a redus considerabil. Chiar și în aceste condiții, numai autoritățile maritime americane înregistraseră „disparația a nu mai puțin de 600 nave de diverse tipuri și dimensiuni, între 1971 și 1982“, după cum consemna Raportul Departamentului Marinei Comerciale, prezentat Comitetului Special al Congresului S.U.A., în 1983. Ziarul „*Miami Herald*“ afirma însă (în septembrie 1983) că această cifră este valabilă doar pentru perioada 1979—1982 și că numai autoritățile portuare din Miami (Florida) au înregistrat „disparația în condiții insolite, a 200 de iahturi cu echipaje cu tot, în 1981“. Același cotidian relata că, spre exemplu, în 1983, un iaht particular avînd 6 persoane la bord, a fost dat dispărut în apropierea peninsulei Florida. Vedeta de salvare aparținînd US Coast Guard plecată imediat în căutarea ambarcațiunii, nu a reușit să descopere nici o

rămășiță de epavă sau pată de petrol, deși marea era calmă iar atmosfera senină și fără vânturi.

Indiferent de dimensiunile navelor implicate, calitatea echipamentelor sau experiența echipajelor, se poate constata că în majoritatea covârșitoare a cazurilor, oamenii aflați la bord nu au avut timp să lanseze nici un semnal de alarmă, ceea ce înseamnă că incidentul s-a petrecut într-un timp incredibil de scurt. La aceasta se mai adaugă și faptul că oricât de minuțioase au fost cercetările declanșate în urma tragicelor evenimente, nu au putut fi găsiți supraviețuitori (de multe ori nici măcar fragmente de epavă) de la respectivele naufragii. Așa ceva nu poate fi decît rezultatul unei explozii de o rară violență. Dar dacă această explicație prezintă oarecare credibilitate în cazul unor nave de mici dimensiuni, situația se modifică atunci cînd sînt implicate vase de peste 10000 tdw. Nici torpilarea, ciocnirea cu o mină sau un recif, nici trombele marine, uraganele sau coliziunea cu un alt vas, nici măcar explozia rezervoarelor de combustibil sau a cazanelor nu pot scufunda o navă oceanică în mai puțin de 3 minute. Acesta este un timp suficient de mare pentru a permite transmiterea unui mesaj S.O.S. sau lansarea plutelor de salvare. Nici unul din cazurile menționate mai sus nu ar pulveriza un vapor astfel încît navele de salvare, ajunse la locul accidentului după o oră, să nu găsească măcar o bucată de lemn sau o pată de petrol. O analiză atentă a incidentelor cunoscute arată că, doar în 8% din cazuri au fost descoperite fragmente de epave și de numai 1% supraviețuitori. Acest fapt este destul de straniu, căci, după naufragiul *Titanicului*, s-au introdus reglementări stricte privind dotarea cu echipament de salvare. Vestele pneumatice, șalupele, plutele și bărcile sînt obligatorii pe orice navă, iar numeroase companii au adoptat un costum special pentru marinari, care asigură supraviețuirea acestora în cazul căderii în apă. Considerînd însă prin absurd că nici unul din membrii echipajelor de pe vasele dispărute nu a purtat echipament de salvare sau nu a avut timp să se agățe de unul din obiectele plutitoare rămase la suprafață după catastrofă, cercetările efectuate trebuiau să ducă măcar la recuperarea unor cadavre, lucru ce nu s-a întîmplat niciodată.

Accidente maritime se întîmplă, desigur, pe toate mările și oceanele Terrei : registrele societății „Lloyd“ atestă că în perioada 1929—1954 s-au scufundat 228 vase pe toate rutele din lume (cifra nu cuprinde vasele dispărute în al doilea război mondial). Dar, chiar dacă au fost situații cînd navele au naufragiat într-un interval scurt de timp și fără ca vreun membru al echipajului să fie salvat, cauzele au fost, în marea majoritate a cazurilor, explicate. Dar nu și toate cele din *Triunghi*.

Dacă, timp de sute de ani, naufragiile enigmatice nu au constituit decît sursa a numeroase legende care circulau printre marinari, iar mai tîrziu subiecte menite să mărească numărul cititorilor unor reviste de senzație, treptat, tot mai mulți specialiști au început să se preocupe serios de aceste incidente. În ultimul timp s-a dovedit, fără nici o posibilitate de infirmare, că ipotezele despre atacuri pirateresti, molime subite care ar fi provocat moartea echipajelor, accidente datorate coliziunii cu mine, recifuri, vase mai mari, naufragii avînd drept cauză trombe marine, cicloane, incendii sau explozii la bord sînt nefondate și nerealiste. Vechile mărturii sînt reluate, confruntate cu altele recente și, împreună cu datele culese de numeroase expediții științifice, tind să contureze tabloul unui fenomen surprinzător. Pentru că ar fi greu de admis atacuri pirateresti asupra unui submarin atomic sau asupra unui cargou de 15 000 tdw ori propagarea de epidemii în rîndul echipajelor unor nave moderne, excelent aprovizionate și avînd obligatoriu medici la bord. Nici un incendiu nu se poate propaga în cîteva secunde pe un vas de 100 m lungime și doar o explozie de o forță inimaginabilă poate pulveriza literalmente o structură de oțel de cîteva zeci de mii de tone.

În privința *Triunghiului*, se pare că nimic nu i se po-trivește mai bine ca observația de ordin general formulată de specialiștii firmei „Lloyd“ în 1983 : „Dacă în condițiile deosebitei securități a navelor moderne și intensității fără precedent a traficului maritim se mai produc încă destule catastrofe ale căror cauze rămîn nedeterminate, concluzia care se impune de la sine este necesitatea unui studiu aprofundat al fenomenelor care duc la aceste accidente“.

Spre deosebire de *Triunghiul Bermudelor* care rămâne în continuare în mod indiscutabil o zonă enigmatică (și Kusche, singurul critic de oarecare notorietate al fenomenelor din *Triunghi* a reușit să demonstreze că naufragiile sau catastrofele aeriene se petrecuseră în condiții explicabile doar în 50% din cazurile de care s-a ocupat, volumul său omițind destule incidente *neelucidate*), cu totul diferită este situația unei alte zone presupusă a fi martora unor evenimente stranii: *Marea Diavolului*, localizată în apropierea coastelor Japoniei.

Sursa informațiilor privind *Marea Diavolului* pare să fi fost formată din articole ce au apărut în „*New York Times*” la începutul anilor 1950.

Astfel, „*New York Times*” scria, la 27 septembrie 1952:

„Tokyo, vineri, 26 septembrie (AP). Autoritățile japoneze au comunicat că un val uriaș provocat de o erupție submarină, a dus la scufundarea unei nave de observație dispărută marți, cu 31 de oameni la bord. Vasele Pazei de Coastă nipone și avioanele Forțelor Aeriene aparținând S.U.A. nu au descoperit nici o urmă a navei *Kaiyo Maru no. 5* (210 tone) pierdută la 200 mile sud-est de Tokyo. Vasul se afla într-un tur de inspecție a recifului Myojin, care a ieșit din apele oceanului acum două săptămîni, în urma unei violente erupții submarine. Nava dispărută avea la bord 9 oameni de știință și un echipaj de 22 de mamele. Un purtător de cuvînt al Observatorului Meteorologic Central a spus că vasul *Kaiyo Maru* a fost probabil supt în craterul unui vulcan submarin (...). Yonekichi Yagisawa, comandantul Pazei de Coastă Japoneze, a declarat că «este foarte probabil ca vasul să fi fost acoperit de un val uriaș». El a amintit că un astfel de val a fost semnalat miercuri, la nord de recif. Vulcanul a erupt marți și din nou astăzi”.

„*New York Times*” relatează pe data de 28 septembrie 1952: „Tokyo, 27 septembrie (AP). Paza de Coastă Japoneză a anunțat azi noapte că, în mod sigur, un vas de observație a fost aruncat în aer în timp ce se găsea în vecinătatea unui vulcan submarin în erupție (...) Avioane aparținînd Forțelor Aeriene ale S.U.A. și nave japoneze au răscolit în van regiunea. Au fost pescuite cîteva sfîrșimături, iar astăzi, un vas de patrulare nipon a descoperit o geamandură aparținînd navei dispărute.”

La 30 septembrie 1952, „*New York Times*“ scria : „Tokyo, 29 septembrie (Reuter). Autoritățile maritime au comunicat că săptămîna trecută, la 200 mile sud de Tokyo, lingă reciful Myojin, a fost distrus de explozia unui vulcan submarin și de valurile uriașe încă un vas japonez. *Toshi Maru* de 60 de tone, avînd la bord un număr neprecizat de oameni, a fost dat dispărut în zonă în urma erupțiilor vulcanice“.

În sfîrșit, la 16 ianuarie 1955, „*New York Times*“ consemna : „Tokyo, 15 ianuarie (Reuter). Un foarte slab semnal radio recepționat ieri aici, i-a făcut să spună pe înfri-coșații pescari japonezi că „diavolul mării“, care a scufundat 9 vase în ultimii 5 ani, a fost în sfîrșit păcălit de o victimă. Semnalul provenea de la vasul de patrulare *Shihyo Maru* (aparținînd Pazei de Coastă Nipone), la 10 zile după ce a fost raportată pierderea sa împreună cu un echipaj de 14 oameni (...) Pescarii vorbesc despre un «diavol» care bîntuie regiunea. Autoritățile au declarat zona ca «foarte periculoasă». (...) Neașteptatul apel radio, provenind de la nava de patrulare, comunica celor care cercetau marea că defectarea aparatului de emisie-recepție a împiedicat vasul să contacteze țărmlul. Mesajul mai adaugă faptul că echipajul este sănătos și nava în bună stare, se îndreaptă spre Uruga, port aflat la circa 30 de mile de aici (...)“.

Nici un alt ziar din perioada anilor 1950 nu menționa incidentele petrecute în *Marea Diavolului*. Ambasada SUA din Tokyo, autoritățile din Guam, Wake Island, Bonin Island, Consulatul General al Japoniei din Los Angeles, Comandantul Șef al Flotei S.U.A. din Pacific, ziarele „*Times*“ și „*Honolulu Star-Bulletin*“, Shigeru Kimura (editor asociat și director științific al celui mai mare cotidian japonez. „*Asahi Shimbun*“) sau Yasuchika Ohno (ofițer de legătură între marinele americană și japoneză), nimeni nu auzise despre existența *Mării Diavolului* sau catastrofe navale și aeriene petrecute în condiții enigmatice în apropierea coastelor nipone. Doar cotidianul „*Mainichi Daily News*“ confirma parțial existența unei legende:

„*Marea Diavolului* este pseudonimul dat de pescari unei arii situate la aproximativ 70 de mile est de coasta Japoniei. Numărul vaselor distruse sau dispărute în alte

zone, cum ar fi *Marea Interioară* (Seto Naikai), rămîne însă mult mai mare decît cel din *Marea Diavolului*, care nu este singura regiune maritimă japoneză periculoasă pentru vase.“

Reuter, reputata agenție de știri care a furnizat datele ce au stat la baza articolelor apărute în „*New York Times*“ nu a păstrat, din păcate, nici o înregistrare a provenienței informațiilor publicate. Se pare că, la originea articolelor din 1955 se află „*Yomiuri Shimbun*“, ziar care publica la 14 ianuarie 1955 un titlu șocant : „**DIAVOLUL MĂRII. UNDE A DISPĂRUT SHIHYO MARU. NOUĂ VASE PIERDUTE ÎN CINCI ANI. MOTIVELE RĂMÎN NECUNOSCUTE.**“ În acest articol, pe lângă folosirea denumirii de *Marea Diavolului* și relatarea pe scurt a pierderii vasului *Shihyo Maru*, este prezentată și o listă (confirmată oficial) a celor 9 vase dispărute :

1. Aprilie 4, 1949. No. 1 *Guro Shio Maru*, 145 tone, 23 de oameni, pierdut în apropierea insulelor Ogasawara (Bonin).
2. Aprilie 21, 1949. No. 2 *Guro Shio Maru*, 145 tone, 24 oameni, pierdut după ce a părăsit portul Miyake.
3. Iunie 1952. *Chyo Huku Maru*, 66 tone, 29 de oameni, dispărut la 120 mile est de insula Mikura după ce a emis un S.O.S.
4. Septembrie 24, 1952. No. 5 *Kaiyo Maru*, 210 tone, 31 de oameni, dispărut lângă insula Mikura. Au fost găsite cîteva sfărîmături.
5. Februarie 7, 1953. No. 3. *Guro Shio Maru*, navă de inspecție, 145 tone, 18 oameni, pierdută la est de insula Nishino.
6. Ianuarie 6, 1953. *Shin Shei Maru*, 62 tone, 17 oameni, dispărut lângă insula Sumisu.
7. Septembrie 25, 1953. *Fu Ya Maru*, 189 tone, 26 oameni, dispărut lângă insula Miyake.
8. Octombrie 10, 1953. *Shei Shyo Maru*, 190 tone, 25 oameni, pierdut la 20 de mile est de insula Mikura.
9. Decembrie 21, 1953. *Ko Zi Maru*, 150 tone, 22 oameni, dispărut la est de Iwo Jima.

Informațiile provenite din Japonia duc la cîteva concluzii : *Kaiyo Maru* și *Chyo Huku Maru* pot fi eliminate

din analiză, deoarece primul a fost distrus de un vulcan, iar al doilea a emis un S.O.S. înainte de a se scufunda. Celelalte vase au fost pierdute într-o perioadă de patru ani și jumătate (aprilie 1949-decembrie 1953), dar nu într-o zonă restrînsă așa cum spune legenda, ci într-o regiune lungă de circa 750 mile cuprinsă între insula Miyake și Iwo Jima. Acestea erau nave de mic tonaj (62—190 tone) și, după cum afirma Shigeru Kimura de la „*Asahi Shimbun*“, este puțin probabil ca toate să fi fost înzestrate cu aparatură radio. Pe de altă parte nici unul dintre susținătorii legendei nu indică dimensiunile și localizarea precisă a *Mării Diavolului* arie aparent binecunoscută mai ales de publiciștii americani, dar necunoscută japonezilor !

Agenția de Securitate Maritimă emite un buletin informativ („*Notices to Mariners*“) în care avertizează periodic navigatorii să nu se apropie la mai mult de 10 mile de reciful Miyojin datorită intensei activități vulcanice submarine. Același organism neagă însă că ar fi formulat vreodată avertismente speciale privind *Marea Diavolului*. În „*Cartea Albă*“ editată în 1973, Agenția arată că în apele teritoriale nipone au fost date dispărute 471 vase de pescuit în 1972, 435 în 1970 și 521 în 1968. Ea apreciază că toate aceste pierderi nu au nimic enigmatic, numărul lor și contextul în care s-au petrecut fiind conform pericolelor ce pîndesc pe mare vasele de tot felul.

S-a mai afirmat că deasupra *Mării Diavolului*, între Guam și Japonia, au dispărut și continuă să dispară numeroase avioane. Acest lucru nu a fost însă confirmat de date care să-i acorde credibilitate, dar povestea, repetată și preluată de atît de multe ori fără ca cineva să fi întrebat direct autoritățile japoneze sau să fi consultat publicațiile nipone apărute, a ajuns să fie acceptată ca un fapt „deja demonstrat“, situație regretabilă, întrucît cele 9 nave pierdute în anii 1949—1953 nu justifică o astfel de legendă.

PARTEA a II-a

- Flăcări pe cer
- Fulgere spre soare

1. Flăcări pe cer

17 decembrie 1903. Un aparat ciudat, botezat de constructorii săi *Kittyhawk*, reușește să se desprindă de sol și să se înalțe la câțiva metri. Piloții și creatorii acestui biplan, frații Wright, realizează astfel primul zbor cu motor din istoria aeronauticii. Deși lansarea a fost făcută cu ajutorul unei catapulte, succesul lor impulsionează tentativele temerare și, după numai trei ani, Traian Vuia efectuează primul zbor desfășurat în întregime numai cu mijloacele aeronavei. Patru ani mai târziu, Henri Coandă construiește primul avion cu reacție din lume, devansându-și astfel contemporanii cu mai mult de patru decenii, iar în 1912 realizează cel mai bun monoplan al epocii. Construcția aparatelor de zbor capătă amploare, apărînd noi și îndrăznețe variante ale tipurilor inițiale. Astfel, în 1910 (Franța) și 1913 (S.U.A. — Curtiss) sînt testate cu succes primele hidroavioane. Pînă în 1914 însă, aviația rămîne monopolul unui număr restrîns de constructori și piloți curajoși, printre care se remarcă în mod deosebit : Vuia, Vlaicu, Blériot, Coandă, Sikorsky, Curtiss, Santos-Dumont, Caproni, Breguet, Voisin.

Izbucnirea primului război mondial marchează și momentul intrării efective a aparatelor de zbor mai grele decît aerul pe scena conflictelor armate. Astfel, în bătălia de la Marna (august 1914), avioanele de recunoaștere au furnizat generalului Gallieni informații vitale despre o mișcare tactică greșită efectuată de germani. Bazîndu-se pe aceste date, contraofensiva franceză a dus la oprirea definitivă a înaintării trupelor inamice în fața Parisului. Succesul francez a însemnat o cotitură hotărîtoare în evoluția ostilităților, transformate ulterior din ofensive de

mari proporții într-o epuizantă încheștare a tranșelor, la care aliații s-au dovedit în cele din urmă mai rezistenți.

Primul război mondial a semnat certificatul de naștere al aviației militare, contribuind în același timp la cristalizarea tipurilor de misiuni ce pot fi încredințate aparatelor de zbor și care, în linii mari, au rămas neschimbate până astăzi : vânătoare aeriană și atac la sol ; bombardament de zi și nocturn ; recunoaștere și transport ; torpilare.

Desfășurarea luptelor, folosirea tot mai intensă a avioanelor și acordarea unui rol însemnat noii arme în tactica aplicată de părțile angrenate în conflict, au avut ca rezultat înregistrarea unui salt semnificativ în performanțele și caracteristicile aparatelor. Dacă în 1914 viteza maximă de 100 km/oră și plafonul de 2 000 m erau atinse numai de câteva modele, în 1918, viteza de 220 km/oră și plafonul de 7 000 m deveniseră performanțe obligatorii pentru a face față cu succes solicitărilor luptei. La începutul conflictului, armamentul instalat la bordul avioanelor era format din 1—2 mitraliere și maxim 8 kg de bombe (lansate de echipaj cu mîna). După numai patru ani, numărul mitralierelor oscila între 3 și 7, iar greutatea bombelor (acroșate și lansate mecanic) atingea 600 kg.

Perioada 1914—1918 poate fi considerată „epoca romantică” a luptelor aeriene. Avioanele construite, deși remarcabile pentru acei ani, apar astăzi ca mașini extrem de fragile, ce solicitau din plin curajul și îndemînarea celor care le pilotau. Comportarea în misiune și aprecierile zburătorilor au evidențiat însă câteva aparate : *Fockker* și *Gotha* (Germania) ; *Nieuport*, *Spad*, *Farman* și *Bréguet* (Franța) ; *Bristol* și *Handley Page* (Marea Britanie) ; *Caproni* (Italia). Este demn de menționat faptul că cel mai bun proiectant de componente pentru avioane de luptă în timpul primului război mondial era considerat inginerul Henri Coandă, numit în 1911 inginer șef al companiei engleze „Bristol”. În acei ani, pe baza proiectelor sale, au fost realizate : primul tun de avion (fără recul), instrumente optice de ochire pentru bombardiere și torpiloare, instalații lansrachete pentru avioanele de vânătoare.

Simultan cu îmbunătățirea performanțelor și caracteristicilor apartelor de zbor are loc și o transformare importantă a tehnologiilor de producție. Aceasta a permis ca,

în pofida pierderilor însemnate din timpul luptelor, aliații (Franța, Marea Britanie, Italia, S.U.A.) să dispună împreună, la sfârșitul războiului, de circa 7 000 de aparate, față de numai 600 în 1914 (aparținând Franței, Marii Britanii și Rusiei). Pe de altă parte, Puterile Centrale (Germania și Austro-Ungaria), deși au început conflictul cu 250 de avioane, reușesc să-l termine având în dotare nu mai puțin de 2 500 de aparate din cele mai noi tipuri.

Saltul major în performanțele de zbor ale aeronavelor a fost însă mai puțin semnificativ în ceea ce privește caracteristicile lor tehnice. Aceste aparate ușoare (500—2 000 kg) nu dispuneau de stații radio și nici de instalațiile de oxigen necesare piloților în cazul zborului la mari înălțimi. Cabinele erau rareori închise și niciodată climatizate sau presurizate. Celula avea în structură foarte puține elemente metalice, dominând lemnul, placajul sau pînza.

Domeniu de pionierat pentru epoca respectivă, aviația a pătruns dificil în zona aplicațiilor civile, aici evoluția fiind mai lentă și mai puțin spectaculoasă decât cea a aparatelor militare. Afectată încă din primii ani de izbucnirea unui conflict de proporții mondiale, concepția construcțiilor aeronautice s-a orientat mai puțin spre realizările cu caracter pașnic, fiind aproape integral acaparată de solicitările războiului. În consecință, aviația cu destinație exclusiv civilă : transport de pasageri, mărfuri sau alte misiuni cu caracter nemilitar a pornit cu pași timizi la început, iar tatonările s-au extins pe o perioadă relativ mare, când numeroase aparate, suportând extrem de puține modificări sînt folosite atît în scopuri militare, cît și civile.

Succesul de răsunet obținut în 1927 de pilotul american Charles Lindbergh, care a reușit prima traversare a Oceanului Atlantic fără escală (în 33 de ore și 32 de minute) pe avionul „Spirit of St. Louis“ a determinat compania aviatică de pasageri Air France să inaugureze primele curse regulate transatlantice. Air France devine, rapid, cea mai sigură și prosperă companie de aviație civilă, traseele sale, parcurgînd 5 continente, fiind deservite numai de aparate de construcție franceză (*Dewoitine* și hidroavioanele *H.S.* și *H.P.*). Exemplul Franței a fost imediat urmat și de alte țări. Marea Britanie și S.U.A. (cu *Arm-*

strong Whitworth Atalanta), iar ulterior Germania (cu *Fokker* și marile hidroavioane *Dornier Do X* și *Wall*) și Italia fondează la rîndul lor propriile companii de zbor civile naționale, destinate atît transportului pasagerilor, cît și celui de mărfuri, dezvoltîndu-se astfel o rețea din ce în ce mai densă și mai întinsă de rute aeriene naționale și internaționale.

Stabilizarea treptată a economiilor, după primul război mondial, apariția de noi tehnologii și succesul aviației civile au stimulat cercetările în industria aeronautică, avînd ca rezultat o serie de perfecționări semnificative. Astfel, în 1924, compania britanică „Bristol Aeroplanes” introducea pentru prima oară trenul de aterizare escamotabil. Această inovație, concretizată prin retragerea trenului de aterizare în corpul aeronavei în timpul zborului, a permis îmbunătățirea caracteristicilor aerodinamice și deci mărirea vitezei de deplasare. Ca urmare a neîncetatei perfecționări constructive, avioanele încep să permită performanțe nebănuite. Astfel, la 9 mai 1926, s-a efectuat prima traversare a Polului Nord, echipajul, (format din americanii R. Byrd și F. Bennett) pilotînd un aparat trimotor *Fokker*.

La numai un an (1928) după reușita lui Lindbergh, un alt succes de răsunset reține atenția opiniei publice. Este vorba despre prima traversare în zbor *fără escală* a Oceanului Pacific pe ruta California (S.U.A.) — Australia.

În paralel cu perfecționarea avioanelor existente, se remarcă eforturi tot mai susținute în vederea realizării de aparate ale căror caracteristici să fie net diferite de cele construite pînă atunci. Ele se materializează însă abia în 1938, cînd americanul Sikorsky reușește testarea cu succes a primului elicopter, marcînd astfel apariția unui nou tip de aparat de zbor mai greu decît aerul, radical deosebit de celelalte aeronave.

Deși avionul echipat cu motor cu reacție fusese inventat încă din 1910, această concepție inginerească revoluționară nu a reușit să stîrnească interesul constructorilor, singurul sistem de propulsie instalat pe avioane rămînînd, pînă spre sfîrșitul celui de-al doilea război mondial, motorul cu piston, ce antrena o elice. Îmbunătățirea relativ lentă a aces-

tuia a menținut, pînă în 1939, viteza avioanelor civile la o medie de 300 km/h, simultan cu o capacitate de transport modestă. În consecință, timp de aproape două decenii (1920—1935) supremația în transportul aerian de pasageri și mărfuri a aparținut marilor dirijabile germane de tipul *Zeppelin*. Dar, deși aplicau cele mai bune tehnologii ale epocii, construcția acestor cetacee aeriene păstra în concepția inițială o foarte gravă eroare. După cum se știe, pentru a se menține în zbor, coloșii trebuiau umpluți cu un gaz mai ușor decît aerul. În acest scop a fost ales hidrogenul, element ce se obține ușor, dar este inflamabil, producînd (în prezența oxigenului) o ardere intensă. Această carență a stat la originea a numeroase și grave accidente soldate cu pierderea multor vieți omenești, culminînd cu tragicul sfîrșit al faimosului *Hindenburg* (1936).

Deceniul al patrulea a constituit perioada în care avioanele au fost consacrate ca principalele mijloace de transport aerian. Deși pînă în 1935 aparatele civile și majoritatea celor militare nu erau dotate cu stații radio, iar aparatura de bord și motoarele aveau caracteristici și performanțe relativ modeste, rata catastrofelor aeriene în anii interbelici s-a menținut la cote mai scăzute în comparație cu perioada de după 1945. Chiar dacă situația pare paradoxală, ea este o realitate datorată în principal unor condiții specifice : traseele parcurse erau mai scurte, se zbura la altitudini mici, în zone puțin periculoase din punct de vedere al condițiilor meteorologice, iar majoritatea culorilor de zbor erau prea puțin aglomerate.

La aceasta se adăuga și calitatea excepțională a personalului navigant. În marea lor majoritate piloții nu-și îndeplineau activitatea ca și cum ar fi fost o meserie oarecare, ci considerau pasiunea zborului drept singurul mod de viață acceptabil și posibil pentru ei. Aviatorii britanici, francezi, români, americani, germani sau canadieni și-au dovedit de nenumărate ori măiestria în faimoase raiduri intercontinentale sau de explorare a unor regiuni necunoscute din Africa, Asia, America, Antarctica, Oceania sau Arctica.

Capitularea Germaniei (11 noiembrie 1918) pusese capăt la ceea ce europenii mai numesc și astăzi, „Marele Război.” După încheierea ostilităților, statele majore ale

foștilor beligeranți au început analiza celor patru ani de lupte, iar una dintre concluzii a fost aceea că aviația constituie o armă importantă în războiul modern. Astfel, în anii '30 au început să se cristalizeze două concepții doctrinare privind rolul aviației militare, teorii care aveau să influențeze cursul celui de-al doilea război mondial. Derivată din experiența primei conflagrații globale, concepția *tactică* puna accentul pe armele terestre „clasice”: infanteria și artileria. Conform ei, indiferent de forța efectivelor, dotării și infrastructurii, aviația trebuie să rămână doar un element de sprijinire a celorlalte arme. În opoziție cu aceasta, concepția *strategică* acordă noului mijloc de luptă un rol mai important, propunând ca arma aeriană să acționeze având obiective și sarcini diferite de ale forțelor navale sau terestre și dispunând de o totală autonomie organizatorică. În funcție de cerințele pe care le putea ridica evoluția unui conflict, unități de aviație separate erau afectate celorlalte arme pentru a sprijini direct acțiunile specifice. Datorită experienței anilor 1914—1918, posibilităților economice, contextului istoric și geografic, majoritatea țărilor au optat pentru varianta *tactică*. Astfel, în Franța, Germania, U.R.S.S., Japonia, România, Polonia, Italia, au rămas preponderente avioanele cu rază de acțiune scurtă și medie (maximum câteva sute de km în spatele frontului inamic). Forțele aeriene erau structurate în 3 mari tipuri de unități : 1) aviația de recunoaștere și transport-parașutare ; 2) aviația de vânătoare (având în primul rînd un rol defensiv) ; 3) aviația de asalt, torpilare, bombardament în picaj și bombardament mediu (cu destinație ofensivă). Evoluția ostilităților în perioada 1939—1945 avea să ducă însă la dezastru multe din statele care au aplicat această doctrină.

Franța de exemplu, amăgită de poziția de principală putere aeronautică avută în timpul primului război mondial, s-a mulțumit să construiască numai avioane de vânătoare pentru apărarea frontului. Prin caracteristici și performanțe ele erau tributare tuturor aspectelor negative derivate din destinația prevăzută : rază de acțiune scurtă, armament ușor, plafon de zbor scăzut. Nedepășind viteza de 450 km/h, aparatele de tipul *Dewoitine* și *Morane Saulnier* au fost realmente surclasate de *Messerschmitt*-urile

germane. Situația era agravată și de faptul că Franța nu dispunea în anul 1939 de nici un avion de asalt sau bombardier greu. Puținele bombardiere ușoare *Potez* puteau transporta maximum 800 kg de bombe și numai pe distanțe scurte. La aceasta s-au mai adăugat și efectele negative datorate fragmentării unităților aero pe lângă diviziile de infanterie și forturi, ca unități de luptă auxiliare. Consecința a fost cîștigarea superiorității numerice de către germani (pe lângă cea de care dispuneau în privința calității materialelor și a concepției de luptă), rezultatul inevitabil fiind deruta armatei franceze la mai puțin de 2 luni de la începerea ofensivei germane (mai-iunie 1940).

O soartă asemănătoare o avusese, în 1939, eroica Polonia. Avioanele ușoare de bombardament *PZL—P 23 A Karas* nu erau concepute și nu puteau lupta (cu toată vitejia piloților) împotriva tancurilor grele germane, iar micile aparate de vînătoare *PZL—P 11 C* (deși foarte manevrabile) cu viteza maximă de 300 km/h și înarmate doar cu 2 mitraliere, erau doborîte fără dificultate de vînătoarea germană.

Italia și Japonia, deși țări militariste totalitare, în care ideea agresiunii căpătase credit și era susținută de statele majore încă din anii '20, nu dispuneau de capacitățile industriale și financiare necesare unor schimbări importante în producția de tehnică aeronautică. În plus, obtuzitatea și fanfaronada militarilor și politicienilor stopa orice încercare de modernizare care ar fi afectat aviația.

În pofida sfaturilor faimosului doctrinar aeronautic militar, generalul Douhet, Italia fascistă nu a renunțat la aparatele de vînătoare *Fiat Freccia* și *Folgore*. Viteza maximă de 400 km/h pe care acestea o puteau atinge și armamentul ușor instalat la bord, erau mai mult decît suficiente pentru a masacra cavaleria abisiniană sau pușcarii spanioli republicani, dar nu le-au dat nici o șansă în confruntările cu vînătorii din Royal Air Force (R.A.F.). În ceea ce privește bombardierele, deși produceau aparate de bombardament mediu *Savoia Marchetti*, italienii preferau să le exporte și să folosească avioanele ușoare *Breda* care nu puteau transporta bombe mai mari de 100 kg. Rezultatele au fost edificatoare : între 1940 și 1942 unitățile italiene au fost pur și simplu zdrobite de forțele britanice,

grecești, franceze sau iugoslave oriunde și în orice condiții s-au desfășurat luptele (Grecia, Iugoslavia, Franța, Abisinia, Somalia, Libia, Mediterana, Malta etc.), iar aviația italiană a fost practic eliminată de pe cer de către R.A.F. în mai puțin de 3 luni...

Japonia, care, datorită poziției sale geografice specifice, era silită să pună accentul mai puțin pe operațiunile terestre, își dezvoltase o concepție de luptă ofensivă bazată în primul rînd pe o formidabilă flotă de cuirasate și portavioane, protejată de excepționalele aparate de vînătoare *Mitsubishi A 6 Zero*. Capabile să atingă viteza de 650 km/h și avînd o manevrabilitate extraordinară, *Zero*-urile au deținut supremația aeriană pe frontul din Oceanul Pacific pînă la sfîrșitul anului 1943. Împreună cu bombardierele torpiloare *Suisei*, ele au asigurat șocantele și fulgerătoarele succese japoneze din prima partea a celui de-al doilea război mondial : ocuparea în cîteva luni a Filipinelor, Malaeziei, Thailandeii, Indochinei, Jawei, Mancuriei, a bazelor Hong-Kong, Corregidor, Wake, Guam, Singapore ; victoriile aeronavele de la Pearl Harbor și din Marea Jawei. Disponînd însă de resurse materiale restrînse și nefiind animați de inițiative tehnologice deosebite, japonezii nu au fost tentați să construiască bombardiere grele cu rază mare de acțiune sau să perfecționeze aparatele de vînătoare *Zero*. Drept urmare, după 1943, copleșitoarea presiune a forței industriale și militare americane (materializată pentru populația și armatele Japoniei, de distrugătoarele raiduri ale superfortărețelor zburătoare *B 17*, *B 26*, și *B 29* sau de violentele atacuri ale avioanelor torpiloare *Grumman Avenger* și a celor de vînătoare *Corsair* și *Mustang*) a dus la anihilarea efortului de război nipon. În septembrie 1944, înfrîngerea Japoniei devenise un fapt împlinit, raidurile faimoșilor piloți „kamikaze” rămînînd doar un sacrificiu inutil al multor vieți omenești, expresie a disperării militariștilor niponi.

Printre țările europene adepți ale concepției *tactice*, o situație oarecum specială a avut-o Germania. Luftwaffe a fost singura armă a forțelor germane care a reușit să reziste și să-și păstreze în bună măsură potențialul tehnic, de concepție și de execuție, precum și calitatea personalului navigant, pînă în ultima zi de război. Menținînd singură un

front întins pe milioane de km² și ducând lupte grele împotriva forțelor britanice, sovietice, americane, franceze, poloneze și române în Europa, Africa, Mediterana, Oceanul Atlantic și Marea Nordului, aviația germană și-a păstrat capacitatea combativă, îmbunătățindu-și simultan caracteristicile aparatelor de zbor din dotare. Consecința acestei situații a fost creșterea neconținută a durității războiului aerian din primele zile ale conflictului și pînă la capitularea din 9 mai 1945, intensitatea maximă fiind atinsă între august 1944 și martie 1945. Evaluările ulterioare ale experților militari aliați au atestat faptul că realizările germane în materie de avioane de vînătoare au fost superioare oricăror tipuri de aparate străine, cu excepția celor britanice. Astfel au fost remarcate în primul rînd avioanele de vînătoare *Messerschmitt Me 109* și *Focke Wulf FW 190*.

Principalele calități ale lui *Messerschmitt Me 109* erau viteza și manevrabilitatea. Vînător ușor (3,2 t) era înarmat cu 3 tunuri de 20 mm sau 1 tun de 30 mm și 2 mitraliere de 13,20 mm. Tehnologia de fabricație a permis realizarea lui în serie mare, astfel încît, între anii 1939 și 1945, au fost produse peste 30 000 de aparate. Dacă în 1939 viteza maximă atinsă era de 560 km/h (varianta *BFW*), ulterior, prin diverse îmbunătățiri (supracomprimare, injecție de metanol în cilindri etc.) ea a crescut la 720 km/h (varianta *K 14* în 1945).

Focke Wulf 190, avion de vînătoare greu (4,1 t) atingea 680 km/h în varianta *A 9* folosită în perioada 1941—1944) și 750 km/h (varianta *D 2 Long-Nose*, în dotarea *Luftwaffe* între 1944—1945). Blindajul era judicios conceput și dispus, iar armamentul instalat la bord era format din 4 tunuri de 20 mm și 2 mitraliere de 13 mm. Caracteristicile și performanțele sale l-au impus ca un adversar redutabil pentru aviațiile aliate, numărul aparatelor de acest tip fabricate între 1941 și 1945 depășind 15 000.

Apogeul creației aeronautice germane a fost însă, fără îndoială, avionul cu reacție *Messerschmitt Me 262*, singurul aparat înzestrat cu sistem de propulsie aeroreactiv utilizat în mod efectiv și în număr mare, în timpul celui de-al doilea război mondial. În greutate de 8 t, înarmat cu 4 tunuri automate de 30 mm și echipat cu două motoare cu

turbină cu gaze Jumo 004-B 1, *Messerschmitt Me 262* atingea, în zbor orizontal, viteza de 1 100 km/h. Blindajul de 89 mm, foarte bine dispus și numărul mare de proiectile/tun luate ca rezervă la bord, raza lungă de acțiune și plafonul de aproape 14 000 m, toate împreună, făceau din acest aparat, „regele avioanelor de vânătoare“, așa cum l-a caracterizat asul francez Pierre Clostermann. În afara acestor aparate au mai fost construite și alte tipuri, superioare calitativ, dar cu destinații speciale și în număr relativ restrâns. Între ele pot fi semnalate : *Junker Ju 88 R* pentru misiuni de vânătoare nocturnă ; *Ju 87 B 2 Stuka* — bombardier în picaj ; *Heinkel He 111* — avion de asalt ; *Focke Wulf FW 200 Condor* — bombardier mediu cu rază mare de acțiune. În pofida acestor remarcabile realizări tehnice, Germania a pierdut totuși „Bătălia Angliei“ cit și numeroase confruntări majore dezlănțuite în spațiile aeriene ale Norvegiei, Africii, Mediteranei sau Normandiei, una dintre principalele cauze ale înfringerilor fiind hotărîrea Înaltului Comandament German de a nu produce avioane cu destinație strategică.

În contextul general al conflictului, un rol aparte l-a avut România, țară cu vechi tradiții în aeronautică, deși lipsită de resursele marilor puteri. Calitatea personalului navigant, a constructorilor de avioane și adaptarea rapidă a concepției de luptă la cerințele războiului modern, a făcut ca forțele aeriene române să devină în scurt timp cunoscute ca redutabile, deși au avut de înfruntat inamici superiori numeric și calitativ.

Aviația de vânătoare era dotată în parte cu aparate de concepție autohtonă *IAR 80* și *IAR 81* (înzestrate cu 6 mitraliere de 7,92 mm și 13,2 mm sau 2 tunuri de 20 mm și 2—4 mitraliere de 7,92 mm) extrem de manevrabile și atingînd o viteză de 510—540 km/h. Potențialul de luptă al unităților era completat cu avioane de vânătoare *Messerschmitt Me 109 G* (fabricate în România sub licență) care atingeau o viteză maximă de 640 km/h și aveau armamentul de bord constituit dintr-un tun de 20 mm și 2 mitraliere de 13,2 mm. Escadrilele de bombardament au fost dotate în principal cu bombardiere medii *Savoia Marchetti* — *JRS 79 Whale* și mai tîrziu *Bristol-Blenheim*.

Fiind nevoită să lupte împotriva principalelor forțe germane, Uniunea Sovietică a produs între 1941 și 1945 aproape 110 000 de avioane de vânătoare, bombardament ușor și mediu, asalt, recunoaștere și transport. Printre cele mai importante realizări ale industriei aeronautice sovietice se numărau : aparatele de asalt *Iliushin Il 2* și *Il 10*, bombardierele bimotoare medii *Petleakov Pe 2*, avioanele de vânătoare *Iakovlev Iak 3*, *Iak 7* și *Iak 9* și, mai ales, *Lavocikin La 5*.

Aparatele de vânătoare întruneau o serie de performanțe satisfăcătoare concepției *tactice*, dar avantajele unei greutăți mai mici și manevrabilității superioare a *Iak*-urilor nu puteau compensa reducerea blindajului și forța scăzută a motoarelor, astfel încît, pînă la urmă, avionul *La 5* s-a dovedit mai bun. Caracteristicile și performanțele sale la sfîrșitul anului 1944 erau următoarele : viteză maximă 650 km/h ; plafon 9 500 m ; rază de acțiune 765 km ; armament compus din 2 tunuri de 20 mm și 2—4 proiectile cu reacție sau bombe ușoare acroșate sub aripi.

În ceea ce privește aplicarea doctrinei strategice în aviație, singurele state care au adoptat-o în timpul conflagrației au fost Marea Britanie și S.U.A.. De fapt, ideea aparține Regatului Unit, al cărui comandament nu excludea din calculele sale, încă din anii '30, un succes militar german pe continentul european. Într-o astfel de situație, Marea Britanie, țară insulară, și-ar fi repatriat trupele și, apărută de flotă (pe atunci cea mai puternică din lume), ar fi declanșat o ofensivă aeriană de bombardament la mari distanțe. Principalele ținte ale raidurilor urmau a fi industria, transporturile și obiectivele militare inamice, în vederea slăbirii potențialului lor, creînd astfel posibilitatea întoarcerii trupelor engleze pentru a elibera continentul. În 1936 au fost emise primele specificații tehnice care trebuiau să se concretizeze prin construirea bombardierelor grele cvadrimotoare. Dar opiniile contradictorii ale comandamentelor militare, politica lui Cham-

berlain și acea repulsie tipic engleză pentru decizii rapide, au făcut ca în septembrie 1939, R.A.F. să dispună doar de câteva tipuri de bombardiere bimotoare medii (*Wellington*, *Hampden* și *Whitley*) ale căror caracteristici (autonomie și sarcină utilă) nu permiteau executarea raidurilor strategice. Victoria germană împotriva Franței (1940) a constituit un duș rece pentru comandamentul britanic, trecându-se imediat la realizarea unor bombardiere bimotoare rapide (400—500 km/h) bine înarmate, capabile să execute atacuri fulgerătoare la distanțe mari de bazele lor (*Blendheim* și *Mosquito*). În același timp, a început construcția bombardierelor grele, astfel că, începând din 1941, forța principală de bombardament a R.A.F.-ului a fost constituită de cvadrimotoarele grele *Lancaster*, *Barracuda* și *Halifax*.

Handley Page 6 Halifax, cea mai bună realizare engleză în materie de bombardiere, avea peste 30 t, 4 motoare Bristol 100 (1 700 CP fiecare) și putea zbura 4 500 km, cu o viteză medie de 450 km/h. Bine înarmat (deși doar parțial blindat), dispunea de radar, astrocompas și astrograf, aparate moderne care asigurau deplasarea unor grupuri mari de avioane pe rute de mii de kilometri fără mesaje coordonatoare emise prin radio de bazele britanice, mesaje reperabile de germani. Aceste aeronave, bombardând în flux continuu, au reușit să provoace mari pierderi industriei și economiei de război germane, fără a o paraliza însă definitiv.

Deși industria aeronautică engleză s-a menținut tot timpul războiului pe primul loc în lume în privința calității (alături de cea germană) și este autoarea marilor reușite ale diverselor clase de avioane (hidroavionul *Mars*, avionul torpilor *Beaufighter* și bombardierul *Mosquito*), concepția folosirii aparatelor de vânătoare a rămas cu precădere tactică.

R.A.F. a început războiul cu două tipuri principale de avioane de vânătoare. Primul, *Hawker Hurricane* (3 t, 8 mitraliere de 7,69 mm), avea viteza maximă de 518 km/h și raza de acțiune de 1 440 km, dar nu putea face față avioanele germane *Me 109* și *FW 190*. Din acest motiv, din 1943, el a fost scos din dotarea escadrilelor britanice de vânătoare care luptau în Europa. Al doilea, marea reu-

șită a firmei Vickers, *Mark 1 Spitfire* (3 t, 8 mitraliere de 13,92 mm sau 4 tunuri de 20 mm și 4 mitraliere) avea viteza maximă de 850 km/h și raza de acțiune de 1 800 km. *Spitfire* era considerat cel mai bun manevrier din lume, iar motoarele Rolls-Royce Merlin (1 800 CP) permiteau variantelor VIII Strato, IX și XIV să atingă, la 8 000—10 000 m altitudine, peste 950 km/h și să urce pînă la 15 000 m.

În 1944 a început însă fabricarea în serie a avionului *Hawker Tempest V*, rămas cel mai bun avion de vânătoare din lume, dintre cele echipate cu motor clasic în al doilea război mondial (motor Napier „Sabre”, 24 cilindri în „H”, 2 850 CP). *Tempest* avea 8 t, atingea viteze medii de 810 km/h, iar în regimul de supraviteză a fost singurul avion cu elice care a evoluat, fără pericol, cu 1 100—1 200 km/h. Dotat cu 4 tunuri speciale Hispano Suiza V de 20 mm, aparatul se dovedea dificil de pilotat la viteze mici dar, la peste 600 km/h, demonstra o remarcabilă manevrabilitate. Îmbunătățirile aduse formei, structurii celulei și elicei cu 4 pale au dus la realizarea unui avion de o finețe uimitoare pentru posibilitățile epocii, dotat cu cele mai moderne stații de radio și colimatoare giroscopice de tragere automată (Gyro Sight VIII) ale timpului. Din nefericire, acest excepțional aparat avea o rază de acțiune de numai 850 km.

În ceea ce privește avioanele de vânătoare cu reacție, britanicii erau destul de avansați, dar aparatele *Gloster Meteor* nu fuseseră produse în serie, avînd încă nevoie de numeroase perfecționări, astfel că, în 1945, redutabilele *Me 262* germane nu puteau fi înfruntate cu succes decît de *Tempest*-uri.

Aflate într-o poziție geografică avantajoasă și dorind să mențină frontul cît mai departe de teritoriul propriu, Statele Unite au adoptat concepția *strategică* dezvoltînd sisteme de luptă ce aveau la bază o aviație cu mare rază de acțiune. Tipurile construite erau capabile să transporte la țintă o însemnată cantitate de materiale militare și să desfășoare acțiuni de luptă complexe, în colaborare cu o puternică flotă, a cărei coloană vertebrală o constituiau portavioanele. Evoluția și deznodămîntul conflictului aveau să dea dreptate celor care au aplicat această for-

mulă, ce va marca semnificativ dezvoltarea tehnicii militare aeronautice, intrată, o dată cu sfârșitul conflagrației, în epoca folosirii pe scară largă a sistemelor de propulsie cu reacție.

Spre deosebire de Marea Britanie, S.U.A. au depășit destul de repede stadiul ezitărilor de început, anul 1938 marcând debutul fabricației în serie a celebrelor „fortărețe zburătoare” *Boeing B 17*. Bombardier cvadrimotor de peste 40 t, puternic blindat și înarmat, acest avion atingea media de 500 km/h la o rază de acțiune de 6 000 km. El a constituit principala forță de lovire a United States Air Force (USAF) până la sfârșitul anului 1943, când a fost înlocuit de *B 26 Marauder* și mai târziu de *B 29*. Ultimul este considerat gigantul bombardierelor celui de-al doilea război mondial: aproape 70 t, 13—15 oameni echipaj, radar X2X, 10 mitraliere grele duble, cel mai gros blindaj și cele mai puternice motoare instalate vreodată, până atunci, pe un avion (totalizând aproape 10 000 CP).

Aceste 3 tipuri de bombardiere au pulverizat în nimeritoare atacuri de zi obiectivele de pe teritoriile Axei, contribuind din plin la demoralizarea trupelor și populației zonelor lovite și împiedicând în același timp înlăturarea pagubelor pricinuite de britanici în raidurile de noapte. Din nefericire, ca și bombardamentele engleze, cele americane se efectuau de la mare altitudine (1 500—4 000 m) prin așa-numitul „covor de bombe”, care presupunea atacul asupra unei zone strategice și nu asupra unui obiectiv militar singular, consecința fiind distrugerea unor întinse zone civile pentru fiecare țintă de ordin militar.

Deși au avut unele reușite incontestabile în construcția unor anumite tipuri de avioane (bombardierul torpilor *Avenger*, hidroavionul *Catalina*, transportorul *C 54*, bombardierul mediu *B 24 Liberator*) Statele Unite nu au pregătit escadrile de vânătoare cu rază lungă de acțiune decât după 1943. Mai bine de patru ani (1938—1942) americanii și-au menținut opțiunea pentru avioane de vânătoare grele (în medie 4 t), bine înarmate și blindate, dar greu manevrabile, având viteze medii de 500 km/h și raze de acțiune scurte (exemple tipice: *P 39 Aircobra*, *P 47 Thunderbolt*). Această situație a dus la înregistrarea unor

foarte mari pierderi în oameni și material ale forțelor de bombardament. Abia după 1943 s-a trecut la producerea în serie mare a excelentelor aparate de vânătoare ușoare *P 51 Mustang* și medii *P 38 Lightning*, care, pe lângă armament perfecționat și motoare puternice (ce le asigurau viteze maxime de 800 km/h) aveau și raze de acțiune mult mai lungi (în medie 4 000 km). S.U.A. nu au fabricat însă în timpul războiului nici un tip de avion cu reacție, cele 3 prototipuri de care dispuneau dovedind pe parcursul testelor numeroase carențe.

Sfârșitul războiului a declanșat o adevărată febră a statisticilor, analizelor și a tot felul de sinteze care încercau să transpună în diagrame și cifre concluziile și consecințele celor 6 ani de înfruntări dramatice. În ceea ce privește aeronautica, au fost date publicității o serie de clasamente, dintre care unele sînt semnificative pentru tehnologia și posibilitățile epocii. Astfel, în 1939, cele mai bune avioane de vânătoare din lume, după criteriul vitezei (500—600 km/h) manevrabilității și armamentului de bord, erau în ordine, următoarele : 1) *Vickers Spitfire* ; 2) *Messerschmitt BFW 109* ; 3) *Mitsubishi A 6 Zero* ; 4) *Curtiss Hawk 40 Helldiver* ; 5) *Hawker Hurricane* ; 6) *IAR 80*.

Considerînd aceleași criterii (dar atîngînd viteze de 700—1 200 km/h), în 1945, cele mai bune avioane de vânătoare echipate cu motoare clasice erau : 1) *Hawker V Tempest* ; 2) *Focke Wulf D 2 Long Nose* 3) *Vickers XIV Spitfire* ; 4) *Messerschmitt Me 109 K 14* ; 5) *North American P 51 Mustang* ; 6) *Lockheed P 38 Lightning* ; 7) *La-vocikin La 5(7)*.

Epoca ce a debutat cu nașterea navigației aeriene și s-a încheiat o dată cu sfârșitul celui de-al doilea război mondial, a fost caracterizată, mai ales în primele două decenii, printr-o oarecare „anarhie” în ceea ce privește regulamentele de zbor sau criteriile și metodele ce stăteau la baza concepției și realizării unei aeronave. Lipsa unui sistem ordonat și cît mai cuprinzător de proiectare, exe-

cuție, exploatare și folosire a experienței câștigate în utilizarea avioanelor existente a dus, de multe ori, la apariția premiselor unor defecțiuni tehnice sau erori de navigație încheiate cu grave accidente. Majoritatea catastrofelor aviatice din anii 1903—1945 au fost atribuite deci unor astfel de cauze bine determinate. Însă, tot în această perioadă, au avut loc și unele incidente care nu au putut fi explicate nici pînă astăzi.

Între catastrofele aviatice interbelice pot fi citate două care au reținut în mod deosebit atenția opiniei publice și a specialiștilor timpului, atît în ceea ce privește condițiile neobișnuite în care s-au petrecut, cît și a oamenilor implicați. În ciuda cercetărilor intense și a ipotezelor care au apărut (fiind însă repede infirmate), nimeni nu a putut găsi vreo explicație pentru aceste ciudate evenimente.

La 18 iunie 1928, din fiordul norvegian Tromsø decola puternicul hidroavion *Latham 47* (11 tone, 2 motoare Farman de cîte 500 CP, viteza medie 260 km/h, rază de acțiune 2 000 km și avînd la bord un emițător pe unde lungi), pilotat de aviatorii Detrichson (Norvegia) și Guilbaud (Franța). La bord se aflau celebrul explorator norvegian Roald Amundsen și mecanicul francez Caldeloc. Hidroavionul urma să ia parte la efortul comun a 6 națiuni, întreprins în vederea salvării expediției de pe dirijabilul *Italia*, condus de Umberto Nobile și prăbușit la 25 mai în zona Svalbard-Spitzbergen. *Latham* a dispărut însă fără urmă deasupra Mării Barents, în condiții atmosferice excelente.

Locotenentul Detrichson era un experimentat aviator polar, iar Amundsen avea la activ numeroase zboruri cu hidroavioanele și dirijabilele deasupra Polului Nord. Pierderea lui *Latham*, special dotat pentru expediții polare de lungă durată, a produs consternare și durere în Franța și Norvegia. Îndeosebi norvegienilor nu le venea să creadă că eroul lor național, de atîtea ori învingător al deșertului de gheață, fusese totuși doborît la 56 ani, după 30 de ani de cercetări polare. Palmaresul lui Roald Amundsen este cu adevărat impresionant : participant la expediția navei *Belgica* (1897—1899) în Antarctica ; primul explorator care a reușit să treacă din Atlantic în Pacific strecurîndu-se printre insulele arhipelagului arctic canadian cu

vasul *Gjoa* (1903—1906) ; primul cuceritor al Polului Sud (15 decembrie 1911). Stupoarea norvegienilor a dus la declanșarea unei foarte amănunțite și laborioase anchete.

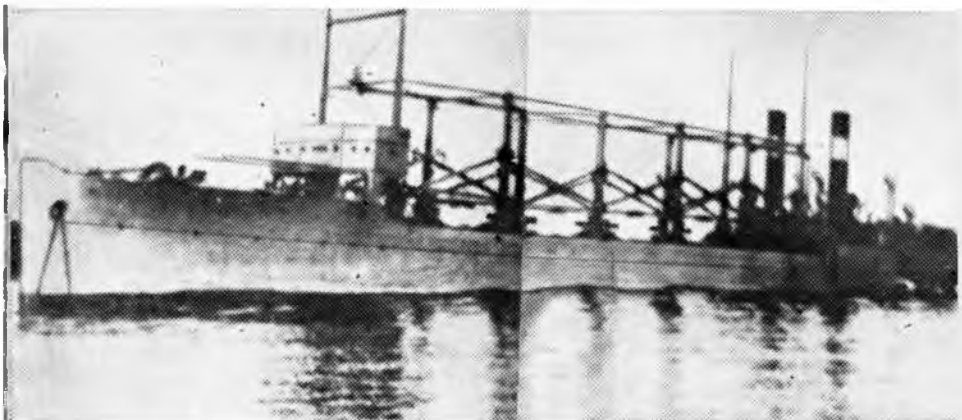
Concluzia finală : era imposibil ca această catastrofă să fie atribuită unor cauze tehnice (hidroavionul fiind verificat înainte de plecare de 18 mecanici și specialiști francezi și norvegieni) sau condițiilor meteorologice nefavorabile (furtuni, ninsori sau descărcări electrice), perioada 5—28 iunie fiind caracterizată printr-un calm atmosferic neobișnuit pentru zona Svalbard-Brock-Spitzbergen.

Tragica dispariție a hidroavionului *Latham* a rămas, pînă azi, în ciuda eforturilor de elucidare, învăluită în mister.

„Unde se întîmplă, dacă nu în aer, cele mai ciudate lucruri, rămase necunoscute sau inexplicabile pentru noi ? !“. Acestea nu sînt cuvintele unui scriitor sau ziarist dornic să obțină un efect dramatic asupra publicului amator de senzațional. Cel care le-a pronunțat, în 1928, era de 8 ani pilot de încercare și răspundea acum, sobru și competent, întrebărilor puse de magistrați în cursul anchetei care urmărea să elucideze împrejurările celebrei catastrofe aviatice. Cuvintele aviatorului francez au rămas însă ca o remarcă semnificativă pentru eșecul eforturilor celor care au încercat să clarifice evenimentul.

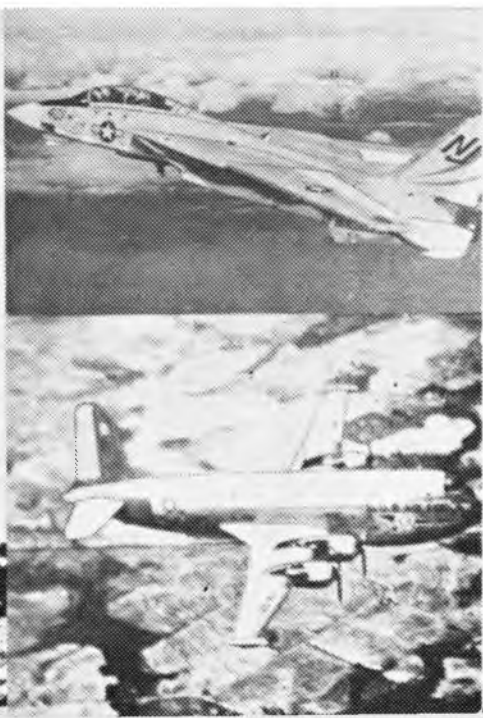
Unsprezece ani mai tîrziu, o altă întîmplare venea parcă să reamintească incidentul din 1928. În 1939, un bombardier american *B 17* a decolat de la baza aeronavală a US Navy din San Diego (California—S.U.A.) și s-a îndreptat spre Honolulu (Hawaii). Era un zbor de rutină, întreprins în condiții meteo foarte bune, iar înregistrările comunicărilor radio cu baza denotă excelenta stare de spirit a echipajului. Brusc, la 3 ore de la decolare, turnul de control a recepționat cîteva semnale de alarmă discontinue, apoi legătura s-a întrerupt definitiv. După alte cîteva ore, spre surpriza tuturor, avionul a reapărut deasupra aeroportului din San Diego și, fără nici un semnal preventiv, a aterizat pe pista principală. Din exterior aparatul părea intact, însă cînd echipa de intervenție a pătruns în fuselaj, oamenii s-au trezit în fața unui spectacol cutremurător : trupurile contorsionate și neînsufle-

Avioane și nave dispărute în Oc. Atlantic :

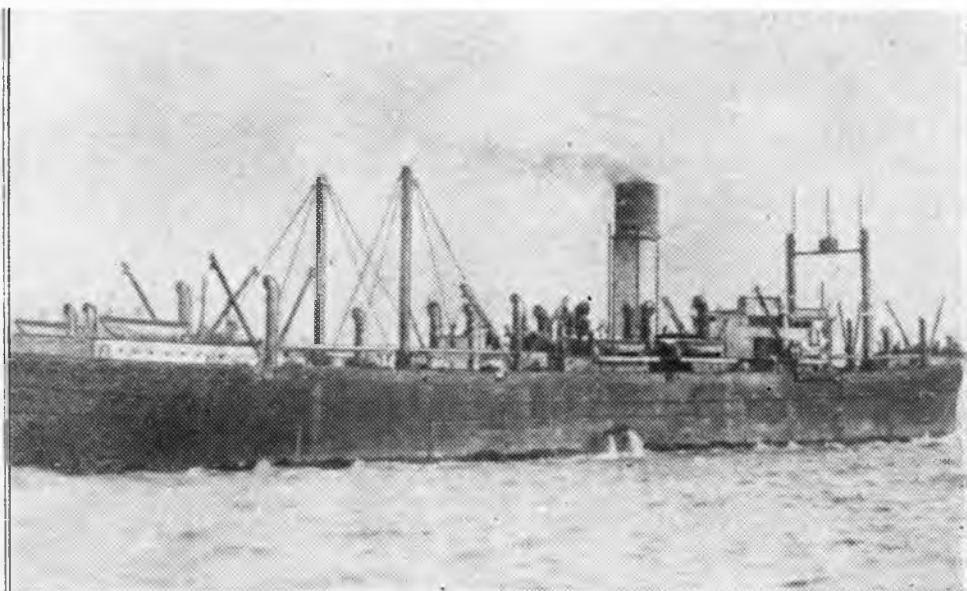


USS Cyclops — 1918

Spray — 1909 (stinga) ; Grumman F 14 Tomcat — 1979 (dreapta sus) ; C 124 Globemaster — 1951 (dreapta jos) ;

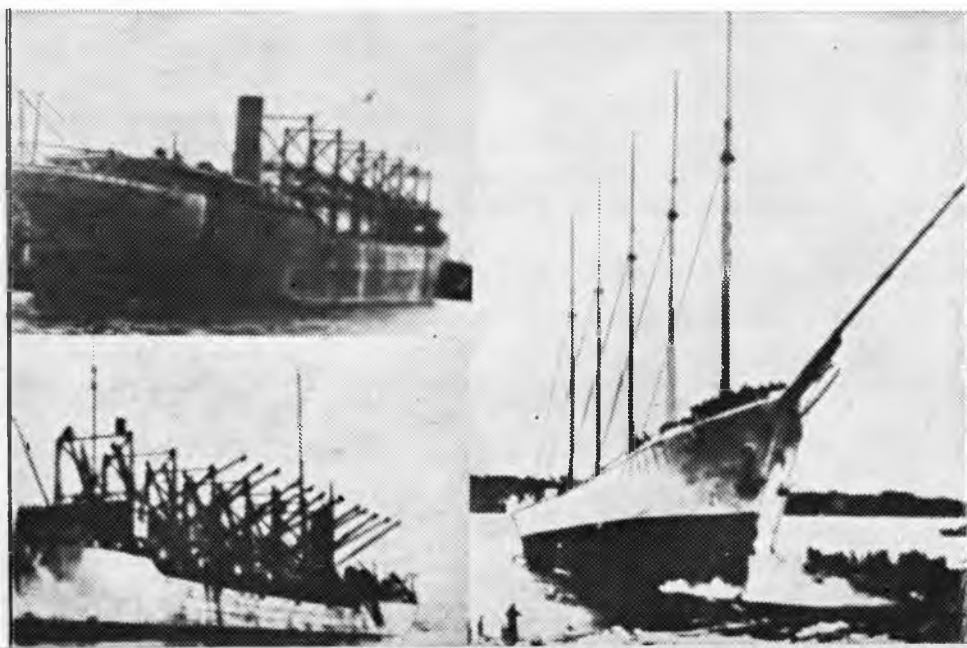


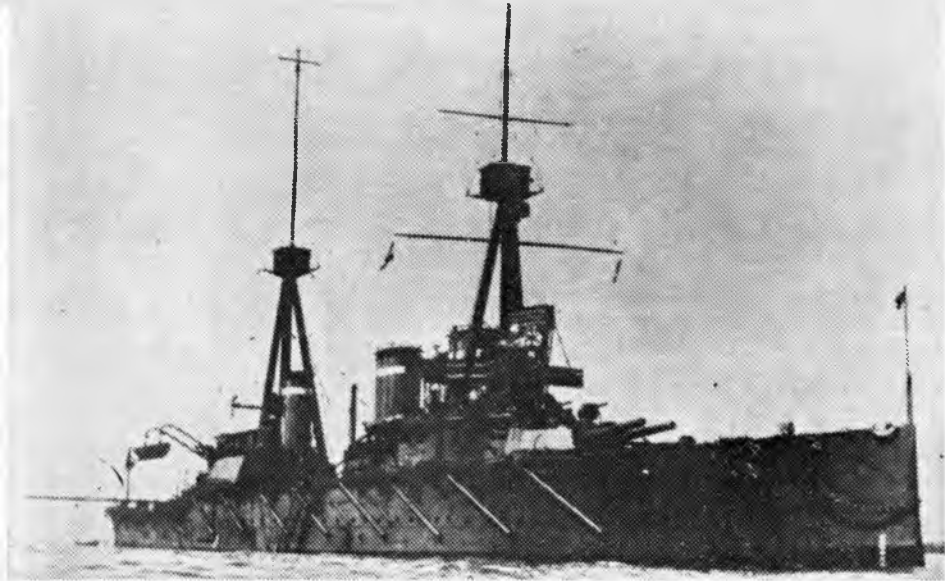
Nave dispărute în Triunghiul Bermudelor :



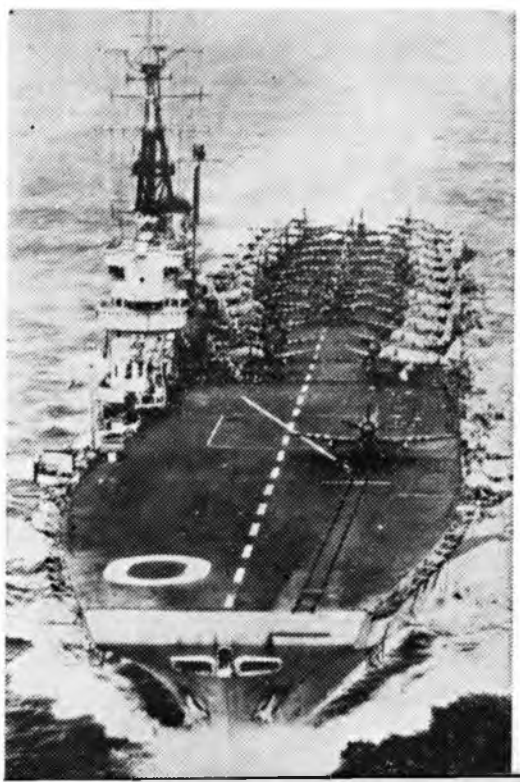
Nava britanică *Cyclops* — 1941

**Stînga : *Nereus* — 1941 ; *Proteus* — 1941 ;
Dreapta : *Carroll A. Deering* — 1921**





HMS Dreadnought (Marea Britanie) —
Primul cuirasa modern (lansat în 1906)



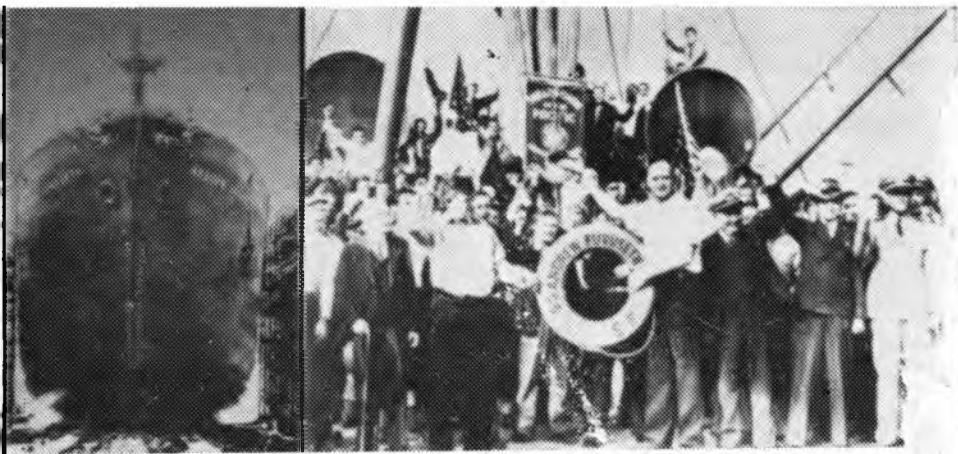
HMS Ark Royal — Ma-
rea Britanie) — unul
dintre primele port-
avioane moderne (1950),
avînd la bord avioane
de vînătoare *Hawker V*
Tempest.



Grupul de studiu al fenomenului O.Z.N. din cadrul O.N.U.
(Ședința de lucru din 14 iulie 1978).

De la stînga la dreapta : Dr. Jaques Vallée, Dr. Claude Poher, Dr. J. Allen Hynek, Kurt Waldheim (secretar general al O.N.U.), Morton Gleisner (din Comitetul Politic Special al O.N.U.), cineastul Lee Spiegel, cercetătorul Leonard Stringfiel. (din grupul de studiu mai face parte și astronautul Gordon Cooper).

Nava *SS Andrew Furuseth* și echipajul ei, despre care se afirmă că a fost implicați în „Experimentul Philadelphia“.



țite ale membrilor echipajului zăceau pe jos și un miros greu de suportat umplea carlinga. Singurul aviator ce rezistase îndeajuns pentru a readuce avionul la bază fusese copilotul, dar, imediat după aterizare a intrat în comă și a murit după câteva ore fără să-și mai revină pentru a putea ajuta la elucidarea incidentului. Comisia de anchetă a constatat că toate cadavrele purtau răni înfiorătoare a căror natură nu a putut fi însă precis determinată în cursul autopsiilor ; raportul s-a mărginit să le califice drept „arsuri profunde produse de o sursă de căldură radiantă.“

În 1939 distanța California—Hawaii era acoperită în aproximativ 14—20 ore de zbor (în funcție de tipul avionului), astfel încît, pentru a economisi benzină se scotea din aparat tot ceea ce-i putea încetini deplasarea : blindajul, muniția și bombele, iar armamentul de bord (tunuri, mitraliere) era scos din uz, fiind demontat sau protejat cu lubrifiant și fără încărcătoare. Astfel, avioanele parcurgeau traseul practic dezarmate, cu excepția armelor aflate asupra personalului navigant. Ancheta a stabilit însă că pistoalele membrilor echipajului erau golite, tuburile cartușelor fiind împrăștiate prin carlingă. Nu a fost descoperită nici o gaură provocată de gloanțe sau schije în fuselaj sau în corpurile aviatorilor morți. S-a constatat însă că toată aparatura de bord de la compas și altimetru pînă la stația radio și litrometru era dereglată iremediabil, astfel încît rămîne un mister modul în care aviatorul în agonie a reușit să găsească drumul spre bază. Cercetările întreprinse de US Navy nu au dus decît la un singur rezultat : toate datele referitoare la cazul anchetat au fost grupate într-un dosar, devenit imediat „strict secret“. Au trebuit să treacă aproape 30 de ani pentru ca doi ziariști americani să reușească obținerea, cu mare dificultate, a unor informații ce le-au permis reconstituirea necbișnuitei întîmplări. Principalele ipoteze furnizate de USAF („incendiu la bord“ sau „fulger globular“) sînt atît de slab argumentate, încît chiar anchetatorii le acordă o foarte scăzută cotă de credibilitate. Investigațiile au stabilit, fără a lăsa nici o urmă de îndoială, că în avion nu existau urme de incendiu, fuselajul nu fusese lovit de trăsnet, iar eventuala prezență a fulgerului globular nu clarifică în nici un

fel motivul pentru care aviatorii își folosiseră revolvele, mai ales că, în carlingă, NU a fost descoperit nici unul din gloanțele trase, după cum relatează ziarul „New York Times“ în 1968.

Chiar dacă s-au depus eforturi importante pentru elucidarea acestui caz, izbucnirea, la scurt timp după întîmplare, a celui de-al doilea război mondial, a dus la clăsarea definitivă a dosarului „San Diego“.

Este aproape imposibil de stabilit care din miile de dispariții aeriene din anii sîngeroși ai celui mai mare conflict din istorie pot fi considerate ca neobișnuite. Desigur, au existat foarte multe echipaje ce nu s-au mai întors la baze și despre care nu s-a mai aflat niciodată nimic. Explicația acestui fapt este relativ logică : aparatele respective au fost probabil doborîte deasupra mării de un avion inamic, ce s-a prăbușit la rîndul său înainte de a-și comunica victoria sau este posibil ca unele avioane, avariate în timpul luptelor, să fi căzut singure în apă, dispărînd pentru totdeauna.

Un asemenea caz este cel al maiorului Mouchotte, unul dintre primii ofițeri al Forțelor Franceze Libere. Comandant al escadrilelor 341 „Alsace“ (franceză) și 485 (neozelandeză) cu sediul la Biggin Hill (celebră bază de vînătoare a R.A.F.-ului), acest experimentat pilot a dispărut la 27 august 1943, după o luptă aeriană în care fuseseră angajate cele 24 de *Spitfire*-uri aflate sub comanda sa, împotriva a 200 de avioane *Focke Wulf 190*. Aparatele germane atacaseră o formație de „fortărețe zburătoare“, protejate de *Spitfire*-urile lui Mouchotte, deasupra orașului francez Saint-Omer. Piloții din escadrila 341 au declarat că nu l-au văzut pe maior doborît în timpul luptei, locotenentul Clostermann (asul vînătorilor francezi) și căpitanul Martell (comandantul secund al escadrilei) fiind de părere că acesta s-a prăbușit în Canalul Mîneei, la întoarcerea în Anglia. Războiul nu permitea declanșarea unei anchete amănunțite, astfel încît incidentul a fost relativ repede dat uitării. Aproape la fel de neobservată a trecut

și o întâmplare ce a implicat de data aceasta un avion sovietic. În august 1941, pilotul polar N. Cerepconkov zbura deasupra Mării Kara împreună cu 5 oameni (copilotul, radiotelegrafistul, mecanicul de bord și 2 cercetători hidrologi) pe un avion amfibiu bimotor de tip *Iliushin*. Aparatul era astfel construit încît să poată ateriza pe gheață sau să amerizeze. Deși era un prototip cu performanțe superioare (raza de acțiune 2 000 km, viteza 350 km/h) și avea un echipaj specializat în misiuni de zbor deasupra ținuturilor arctice, avionul a dispărut fără urmă și fără a lansa nici un mesaj radio...

Anii 1939—1945 au fost însă marcați de apariția unui fenomen aerian cu totul neobișnuit și care va stîrni de-a lungul timpului numeroase controverse fără a putea fi elucidat: observarea de obiecte și lumini de origine neidentificată deplasîndu-se pe cerul cuprins de flăcările războiului, fără a fi afectate de atacurile ambelor tabere beligerante. Or, în 1944, țările implicate în conflict construiau lunar peste 30 000 de avioane, care intrau în dotarea unor aviații ce cuprindeau aproape un sfert din totalul efectivelor combatante.

Calitățile psihice și fizice deosebite, antrenamentele complexe și experiența de luptă făceau din aviatori elita forțelor armate. Din acest motiv apare normal faptul că rapoartele piloților militari despre unele întâlniri cu obiecte aeriene necunoscute prezintă o importanță deosebită pentru specialiști. În aceste cazuri posibilitatea ca observațiile făcute să fie eronate este aproape nulă, căci piloții celui de-al doilea război mondial nu-și puteau permite să greșească în aprecierea aparatului sau fenomenului aerian pe care-l aveau în față, viața lor depinzînd de viteza și precizia cu care îl puteau identifica. Misiunile de luptă erau atît de periculoase, încît numai o apariție cu adevărat excepțională putea să provoace uimirea echipajelor.

Începînd cu anul 1941 rapoartele de luptă prezintă tot mai multe date privind acțiunile unor obiecte aeriene neidentificate, stîrnind interesul statelor majore ale beligeranților, în principal prin două aspecte: detaliile furnizate de aviatori asupra unor performanțe de zbor incredibile pentru acea perioadă și faptul că obiectele neidentificate, deși manifestau „o curiozitate inteligentă”, nu

participau la conflict. Or, acest comportament era apreciat de către militari ca fiind mai îngrijorător chiar decît ostilitatea declarată, pentru că (aşa cum s-a constatat după război) fiecare ţară angrenată în lupte considera aceste fenomene ca fiind arme secrete ale inamicului ! Faptul că specialiştii, indiferent de ce parte s-ar fi aflat, nu puteau oferi nici o explicaţie privind obiectivele şi modul de funcţionare al acestor intruşi, a avut ca efect declanşarea în anii 1942—1943 a unor ample şi serioase investigaţii, în în care au fost implicate escadrile de elită, conduse de piloţi celebri (Quesada, Yule, Doolittle, Shrader, Deere, Beightag, Mallan, Mouchotte sau Clostermann la aliaţi, Nowotny, Galland, Gollob sau von Graff la germani). Echipajele lor, avînd de obicei la activ 1 000—6 000 ore de zbor, într-un război aerian necruţător, nu puteau fi suspectate de lipsă de experienţă sau curaj şi, totuşi, aviatorii erau vizibil impresionaţi de performanţele ciudatelor obiecte aeriene întîlnite.

După cum atestă arhivele de război, printre cele mai cunoscute escadrile şi escadre aeriene care au raportat astfel de evenimente sînt :

— Din cadrul R.A.F. : 611, 616, 122 şi 125 (Marea Britanie) ; 124 şi 49 (Canada) ; 117 (Norvegia) ; 486 (Noua Zeelandă) ; 347 şi 341 „Alsace“ (Franţa liberă) ; 311 şi 68 (cehoslovace) ; 303 (poloneză) precum şi 602 „Glasgow“ sau 132 „Bombay“ (internaţionale).

— Din Luftwaffe : JG 2, JG 26, JG 52, JG 53, „Richt-hoffen“ şi „Condor“ (aceasta din urmă raportînd asemenea incidente încă din timpul războiului civil spaniol).

Printre cele mai interesante rapoarte de acest fel se remarcă cele despre incidentele „Banak“, „Schweinfurt“, „Kummersdorf“, „Roggenthin“ şi „Pfalz“.

La orele 17,25 în ziua de 14 martie 1942, baza aeriană secretă Banak, aparţinînd Luftwaffenflote V din Norvegia a intrat în stare de alarmă : radarul semnală apropierea unui obiect aerian străin. Imediat, căpitanul inginer Fischer a decolat la bordul unui avion de vînătoare *Messerschmitt Me 109 G*, reuşind interceptarea ţintei la 3 500 m altitudine. În raportul său asupra misiunii, aviatorul german a consemnat : „Aeronava străină părea construită

din metal și avea forma unui fuselaj de avion, lung de aproape 100 m și cu diametrul de vreo 15 m ; la extremitatea anterioară se puteau observa un fel de antene (...). Deși nu avea aripi sau motoare exterioare vizibile, această ciudată navă se menținea în zbor perfect orizontal. Am urmărit-o câteva minute după care, spre surprinderea mea, a luat brusc o poziție verticală, dispărînd fulgerător în înălțimi“. Încercarea căpitanului Fischer de a urmări misterioasa aeronavă a eșuat, contactele vizuale și radar pierzîndu-se definitiv. Deși era un specialist cu înaltă calificare și bun cunoscător al tipurilor de avioane construite pe Terra în acel timp, Fischer a declarat ulterior că nu a putut identifica ciudata aeronavă. „Am rămas profund impresionat de viteza și manevrabilitatea cu totul ieșite din comun ale straniului fuselaj fără aripi, care nu a profitat de superioritatea sa evidentă pentru a mă doborî“, scria Fischer în finalul raportului.

La 14 octombrie 1943 a avut loc un puternic raid aliat împotriva orașului german Schweinfurt, unde se afla cea mai importantă fabrică de rulmenți cu bile din Europa. Acest obiectiv de prim ordin a fost atacat cu 700 de bombardiere grele *Boeing B 17 E Flying Fortress* și *Consolidated B 24 Liberator* din Armata a 8-a Aeriană a S.U.A. Escorta lor era compusă din 1 300 de avioane de vînătoare americane și britanice de tip *Republic P 47 Thunderbolt*, *Lockheed P 38*, *Lightning*, *North American P 51 Mustang* și *Vickers IX Spitfire*. Raidul și-a atins scopul, uzina fiind complet distrusă, dar aliații au înregistrat pierderi importante (111 avioane de vînătoare doborîte și 600 de bombardiere distruse sau grav avariate) în timp ce germanii au pierdut numai 300 de aparate.

Acest măcel s-a datorat în bună măsură atacului extrem de dur al celor 3 000 de avioane germane aruncate în luptă și care au reușit, pentru prima oară de la începutul conflictului, să spargă formațiile compacte ale bombardierelor aliate. S-ar părea că în acest iad pe care Pierre Clostermann îl compara cu un „acvariu plin de pești nebuni, un adevărat coșmar unde nimeni nu avea timp decît să lupte pentru propria-i viață“, nimic nu-i mai putea impresiona pe aviatori. Și totuși...

Maiorul englez R. Holmes — care comanda o formație de bombardiere B 17 — raporta ulterior un fapt aproape incredibil : în timp ce avionul se afla deasupra obiectivului și declanșase bombardamentul, au apărut brusc o serie de mari discuri strălucitoare care s-au apropiat rapid. Ciudatele obiecte, având diametrul aproape egal cu anvergura unui B 17, au traversat formația bombardierelor americane fără să pară afectate nici de tirul furios al celor 700 de mitraliere Colt, nici de veritabila plasă de foc a traiectoriilor proiectilelor *Flack*-ului german.

Uimiți, aviatorii au constatat că straniile „discuri fără aripi” erau inofensive, neripostînd tirului și îndepărtîndu-se liniștite, fără a stînjiți cu nimic bombardamentul. După cîteva minute și-au făcut însă apariția avioanele de vînătoare germane... După terminarea luptei, maiorul Holmes a avut șansa de a se întoarce nevătămat la bază și, primul lucru pe care l-a făcut după aterizare a fost să înainteze un raport detaliat către comandantul R.A.F. Specialiștii militari și oamenii de știință britanici au fost foarte interesați de conținutul raportului și au emis ipoteza că, probabil, era vorba de noi arme secrete germane. La 24 octombrie 1943, *Intelligence Service* a primit de la *War Office* ordinul de a efectua investigații urgente pentru clarificarea acestui caz. Răspunsul furnizat de serviciul de informații britanic, trei luni mai tîrziu, era lăconic : ciudatele discuri luminoase nu aveau nimic în comun cu *Luftwaffe* sau oricare alte forțe aeriene de pe glob fiind, pur și simplu, neidentificate...

La 12 februarie 1944, la baza germană Kummersdorf a avut loc lansarea experimentală a unei rachete supersonice V-2. Această a doua generație de arme secrete germane era imposibil de interceptat la epoca respectivă și putea provoca pagube considerabile aliaților.

La dezvoltarea filmului care înregistrase testul, tehnicienii au constatat însă că racheta fusese însoțită în tot timpul zborului de un obiect sferic neidentificabil, care se rotise în jurul ei fără a putea fi observat de personalul bazei, datorită vitezei de zbor de circa 2 000 km/h. Întîmplarea a provocat furia lui Hitler, ce credea că aliații au trimis un aparat spion pentru a fotografia arma secretă, în care își puneă atîtea speranțe.

Royal Air Force era confruntat cu probleme similare : în mai 1944, piloții escadrilelor 311 (Cehoslovacia) și 347 (Franța liberă) au semnalat 9 „întâlniri“ cu obiecte aeriene fusiforme sau ovoide, iar în lunile august-septembrie a venit rîndul piloților de vînătoare din Escadrila 125 și Escadrila 132 „Bombay“ (internațională) să „bombardeze“ Statul Major R.A.F. cu nu mai puțin de 11 rapoarte despre incidente în care au fost implicate aparate aeriene necunoscute.

La 29 septembrie 1944, deasupra uneia dintre cele mai mari baze de încercări aeronautice germane (Rechlin-Roggenthin) era verificat un *Messerschmitt Me 262*. La altitudinea de 12 000 m, pilotul observă o aeronavă fusi-formă, fără aripi, avînd însă hublouri și antene. Neobișnuita apariție, pe care martorul a descris-o ca „fiind mai lungă decît un B 17“ a survolat baza cu o viteză de peste 2 000 km/h și avionul cu reacție german, deși zbura în regim de supraviteză, nu a reușit să o intercepteze.

În ziua de 23 noiembrie 1944, la orele 22, două avioane de vînătoare *P 51 Mustang* din Armata a 9-a aeriană a S.U.A., patrulau în spațiul aerian al bazei lor din sudul Angliei. Piloții, locotenenții E. Schluter și F. Ringwald, purtau o discuție destul de frivolă, spre amuzamentul personalului de la stația radio a aeroportului. Deodată, conversația s-a întrerupt și cei doi ofițeri au anunțat alarmați că au observat o adevărată escadrilă (compusă din 10 mari discuri luminoase) care se deplasa cu mare viteză deasupra lor. În formație de luptă, *Mustang*-urile au atacat, încercînd să intercepteze straniile obiecte. Deși forțau motoarele, iar viteza atinsese 730 km/h, piloții aveau impresia că abia se tîrăsc în urma escadrilei străine. Comandantul radarului bazei, locotenentul D. Meirs, care privea uluit această „nebunie“, constatînd că viteza „vînatului“ era de cel puțin 5 ori mai mare decît a „vînătorilor“, le sugerează acestora să „renunțe“ și, după 15 minute de urmărire inutilă, piloții au revenit la bază fără a reuși interceptarea aparatelor străine.

La 23 noiembrie 1944 și la 3 mai 1945, piloții aliați au raportat apariția unor formații de 4—5 obiecte luminoase neidentificabile deasupra orașelor Strasbourg (Franța) și respectiv Pfälz (Germania).

Aglomerarea unor astfel de rapoarte alarmante pe mesele statelor majore a sfârșit prin a declanșa anchete oficiale de amploare. Astfel, în urma solicitărilor presante ale USAF, serviciile secrete americane au inițiat primele cercetări încă din 1942. Dar, constatându-se că, în ansamblu, comportamentul obiectelor incriminate nu prezenta pericole pentru aliați și că existau foarte puține șanse ca ele să aparțină germanilor, problema a fost scoasă din categoria celor militare urgente.

R.A.F. a procedat însă cu înțelepciune, constituind un grup special compus din oameni de știință, ingineri aeronautici și o escadrilă de interceptare special antrenată, dotată în permanență cu cele mai bune aparate britanice (succesiv *Spitfire VIII, IX, Tempest V* și în final, avioanele cu reacție *Gloster III Meteor*). Grupul se afla sub comanda prestigiosului Vice Mareșal al Aerului, Leonard Massey. Din păcate, concluziile la care a ajuns UFORD („UFO Research Division“) au fost și rămân în continuare „top secret“...

Luftwaffe s-a dovedit tot atât de interesată în problema obiectelor zburătoare neidentificate : la sfârșitul anului 1942 a fost constituit „Sonder Büro no. 13“ care, în cadrul misiunii codificate „Operațiunea Uranus“, avea să studieze pînă în 1945 ciudatele apariții aeriene.

Toate aceste incidente, cît și măsurile pe care le-au generat, s-au desfășurat în contextul creat de cel mai sîngeros conflict din istorie. Din acest motiv, apare ca firească ipoteza, general admisă atunci, că aparatele respective aparțineau inamicului. Superioritatea evidentă în fața avioanelor proprii a declanșat temeri, a căror amploare a putut fi apreciată cu adevărat doar după terminarea războiului, atunci cînd o parte din arhive au devenit accesibile cercetătorilor.

Iată însă că, la numai cîteva luni după stingerea ultimelor flăcări ale înclеștării, o întîmplare pe cît de tragică pe atît de stranie avea să atragă atenția opiniei publice, menținînd mult timp titluri incitante pe prima pagină a cotidieneilor. Deși luptele luaseră sfîrșit, statele lumii și popoarele lor erau (psihologic) conectate încă la tensiunea conflictului. Dacă numai cu cîteva luni înainte buibuitul tunurilor reprezenta un zgomot intrat în cotidian,

iar listele cu pierderi de vieți omenești o informație firească în presă, dintr-o dată situația se schimbaseră diametral : pocnetul unei arme îl determina pe cetățean să tresară, iar vestea unei acțiuni banditești îl făcea să se îngrijoreze. Autoritățile din toate țările se străduiau, atunci când dispuneau de mijloace suficiente, să elimine toate sursele de neliniște prin acțiuni importante și de anvergură.

Apare deci foarte curios faptul că, deși au trecut aproape patru decenii de atunci, incidentul „Zborului 19” continuă să suscite vii controverse în rîndul specialiștilor și nu numai al lor. El pare să marcheze debutul unei epoci în timpul căreia *Triunghiul Bermudelor*, renumit prin dispariția a numeroase nave, a devenit cunoscut și prin catastrofele aviatice pe care le-a provocat. Evenimentul care a produs atîta vîlvă implica o unitate de avioane de luptă americane a căror misiune era codificată „Zborul 19”.

La 5 decembrie 1945 — ora locală 14,00 — o escadrilă compusă din 5 bombardiere-torpiloare *Grumman TBM 3 Avenger* a decolat de la baza aeronavală Fort Lauderdale (Florida-S.U.A.). În acea zi temperatura la sol era de 18°C, soarele strălucea, iar cei cîțiva nori aflați pe cer erau împinși de o briză moderată spre nord-est.

O parte dintre cei 14 aviatori (5 ofițeri piloți și 9 oameni echipaj) luptaseră în anii 1941—1945 pe fronturile din Pacific sau Europa și simplul fapt că supraviețuiseră era o dovadă indiscutabilă a aptitudinilor fizice și psihice pe care le aveau, și a înaltului grad de profesionalism la care ajunseseră. În momentul decolării, însă, războiul se terminase, nu mai existau inamici, aparatele erau verificate, iar condițiile meteorologice ideale, piloții manifestînd chiar o oarecare plictiseală față de această misiune rutinieră de patrulare : 250 km spre est, viraj 60 km spre nord, viraj și întoarcere la bază. Se pare că totul a decurs normal pînă la ultima etapă. La ora 15,15, cînd era programată transmiterea instrucțiunilor de aterizare, turnul de control a primit din partea patrulei un mesaj radio surprinzător : piloții anunțau că se află în dificultate și nu mai zăresc pămîntul ! Comandantul escadrilei (lo-

cotenentul Charles Taylor), ofițer experimentat, cu peste 2 500 ore de zbor la activ, dar mutat recent la Fort Lauderdale și necunoscând bine zona, a comunicat următorul mesaj :

Taylor : „Chem turnul de control... May Day ! May Day !... Se pare că am deviat de la rută. Nu vedem pământul... 'Repet... Nu vedem pământul...”

Turnul : „Care este poziția dvs. ?”

Taylor : „Nu sîntem siguri de poziția noastră. Nu știm unde ne aflăm... Se pare că ne-am rătăcit...”

Turnul : „În principiu trebuia să mergeți spre vest.”

Taylor : „Nu știm unde se află vestul... Ceva nu este în regulă... Ciudat... Nu sîntem siguri de nici o direcție... Chiar și marea pare altfel...”

În jurul orei 15,30 instructorul șef de zbor de la baza Fort Lauderdale a reușit să capteze un mesaj radio al unui pilot al escadrilei către copilotul Powers, căruia îi cerea informații asupra direcției indicate de busola sa ; instructorul recepționează imediat și răspunsul lui Powers : „Habar nu am unde ne aflăm. Probabil că ne-am rătăcit după ultima schimbare a direcției“. După cîteva încercări, instructorul șef a izbutit să contacteze un pilot din „Zborul 19“, care l-a informat că : „Ambele busole de pe avionul meu sînt scoase din uz. Încerc să găsesc Fort Lauderdale... Cred că survolăm Keys, dar nu am nici cea mai mică idee unde ne aflăm cu adevărat...” . Instructorul l-a sfătuit atunci să se îndrepte spre nord, păstrînd soarele pe partea stîngă, pînă cînd va ajunge la baza aeronavală. Cîteva minute mai tîrziu el a primit următorul mesaj : „Survolum o mică insulă... Nu se vede nici une alt pămînt...” Această indica faptul că escadrila nu zbura deasupra insulei Keys deoarece pilotul nu zărea continentul; astfel, devenea clar că avioanele, care în mod normal trebuiau să se îndrepte spre Keys, pierduseră complet direcția.

Personalul din turnul de control era stupefiat : chiar dacă o furtună magnetică ar fi dereglat busolele și toți navigatorii și-ar fi stricat giro-compasele, totuși piloții ar fi trebuit să se poată oreinta după soare ! Cei de la turn

au urmărit apoi, timp de o jumătate de oră, discuțiile purtate, prin radio, între avioane ; echipajele erau uimite și păreau cuprinse de îngrijorare. Unele frânturi de conversație se refereau la o posibilă lipsă de carburant (rezervele permiteau parcurgerea a 1 855 km), altele menționau un vînt de 134 km/oră, iar ultimele dezvăluiau sentimentul exasperant ce-i cuprindea pe piloți constatînd că girocompasele și busolele continuau să fie scoase din funcțiune („înebunite“) fiecare furnizînd o altă informație.

La ora 16,00, locotenentul C. Taylor, extenuat, a predat comanda patrului pilotului șef din US Navy, care îl dubla pentru „Zborul 19“. La 16,25 noul conducător al escadrilei a transmis bazei mesajul : „May Day ! May Day ! Nu reușim să ne determinăm poziția. Cred că ne aflăm la 425 km nord-est de bază. Probabil că am survolat Florida și acum sîntem undeva în golful Mexic“. La ora 18,00 legătura radio s-a întrerupt, dar, la 19,04, Miami Naval Air Station a recepționat foarte slab, indicativul „Zborului 19“ : „FT... FT...“. Apoi, tăcere definitivă.

Baza aeronavală a intrat în alarmă de gradul I. La ora 19,27 un hidroavion *Martin Mariner* a decolat, avînd la bord un echipaj format din 13 specialiști, dotați cu echipament de salvare adecvat pentru orice situație posibilă (inclusiv lupta aeriană). Între timp, turnul de control încerca să anunțe prin radio escadrila despre sosirea ajutorului, dar la ora 19,50 legătura cu hidroavionul s-a întrerupt și ea. Orice eforturi au fost zadarnice : hidroavionul dispăruse tot atît de inexplicabil ca și aparatele pe care încercase să le salveze !

Imediat, un avion aparținînd US Coast Guard din Miami (Florida) a fost trimis în presupusa zonă a accidentului. Deși zbura la altitudine mică și a cercetat cu atenție oceanul, echipajul nu a putut descoperi nici un indiciu privitor la soarta celor 6 aparate pierdute, fiind nevoit în cele din urmă să revină la bază. Aceasta era însă doar preludiul a ceea ce avea să fie cea mai vastă operațiune de salvare din istorie : începînd cu orele 20,00 și pînă dimineața, 240 de avioane plecate de pe continent, 70 de avioane decolate de pe portavionul *USS Solomon* și 21 de nave aparținînd USAF, US Navy și US Coast Guard (ajutate de vasele celei mai apropiate baze britanice) au

cercetat oceanul în speranța că vor găsi măcar un supraviețuitor. A doua zi, începînd de la ora 08,00, cercetările au fost extinse asupra întregii zone dintre Florida și insulele Bermude, precum și asupra unei părți din Golful Mexic ; 12 patrulare de Rangers și Marines au debarcat pe țărmurile din regiune încercînd să descopere vreo urmă a catastrofei. Toate navele și avioanele civile și militare care treceau prin zonă au fost solicitate să semnaleze orice indiciu cu privire la eventualele epave. Cercetările au durat mai multe zile cu o medie zilnică de 167 zboruri, evoluînd la circa 100 m deasupra apei, din zori și pînă la apus. Inspectarea minuțioasă a 700 000 km² de mare și uscat (cuprinzînd Atlanticul, Marea Caraibilor, o parte a Golfului Mexic, peninsula Florida și o parte a insulelor învecinate) desfășurată pe parcursul a 4 100 ore de zbor, nu a dus la descoperirea vreunui obiect de lemn sau cauciuc, barcă de salvare, resturi de avion sau pete de ulei. Plajele Floridei și Bahamasului au fost supravegheate mai multe săptămîni în speranța găsirii unor epave provenind de la avioanele dispărute, dar totul a fost în zadar.

Autoritățile militare și civile erau derutate : într-un interval de cîteva ore fuseseră pierdute fără urmă 6 aparate și 27 de oameni, într-o zonă relativ restrînsă și în condiții meteorologice foarte bune !

În cadrul clasei de bombardiere-torpiloare, avionul american *Grumman TBM Avenger* (în greutate de 8 tone) ocupa în acel timp locul 2 în lume, fiind întrecut doar de modelul britanic *Beaufighter* și era unul dintre cele mai reușite tipuri de aparate fabricate de S.U.A., în al doilea război mondial (viteza medie 480 km/h, raza de acțiune aproape 2 000 km, 3 mitraliere grele și o torpilă de 533 mm). Fuselajul, conceput special pentru zborul deasupra apei, avea o formă ce-i permitea ca, în caz de accident, să *amerizeze în siguranță și să se mențină la suprafața apei* un timp suficient de îndelungat pentru ca echipajul să se salveze. *Avenger* era dotat cu stații radio puternice, bărci și plute de salvare pneumatice care se umflau automat și dispuneau de rezerve de apă, alimente și echipament de supraviețuire. Personalul navigant purta obligatoriu veste de salvare tip „Mae West“, iar experiența a arătat că un pilot naufragiat, dotat cu echipament de salvare adecvat,

putea rezista pe mare deschisă cîteva săptămîni. Situația este și mai interesantă în cazul hidroavionului de salvare. Tipul *Martin Mariner*, realizat de britanici, nu era depășit decît de „fratele său mai mare” *Martin Mars*, rămas pînă astăzi cel mai mare hidroavion din lume. *Mariner*, un uriaș de aproximativ 35 de tone, era special construit pentru a înfrunta cele mai puternice furtuni sau cele mai dificile condiții de luptă (blindaj 100 mm, 6 mitraliere grele și 2 torpile). Fuselajul carenat îi asigura o flotabilitate deosebită și, atît în varianta „carrier” („de transport”) cît și în cea „rescuer” („de salvare”) era echipat cu radar și stații de radio foarte puternice. Avînd raza de acțiune de aproape 5 000 km și viteza maximă de 400 km/oră, el a rămas unul dintre cele mai bune și mai sigure aparate de acest gen construite în lume pînă în 1950, în pofida opiniei lui Kusche, care, poreclindu-l „Rezervorul Zburător”, considera că accidentul s-a datorat unei explozii interne. În realitate, *Mariner* participase la bătălii aeronavale, era dotat cu mijloace suficiente pentru a salva echipajele unei escadrile întregi și avea la bord un grup de specialiști experimentați, iar dispariția sa este tot atît de greu de înțeles ca și cea a avioanelor pe care le căuta.

Comisia de anchetă se afla în impas : după ce ipoteza unei defecțiuni simultane a tuturor avioanelor sau a unui acces de nebunie colectivă a echipajelor a fost respinsă, comandantul bazei Fort Lauderdale a declarat că escadrila și (ulterior) hidroavionul, „au fost dezorientate și apoi distruse de vîntul extrem de violent”. Afirmatia sa este însă contrazisă de buletinele meteorologice care consemnau că, în zona respectivă, vîntul atingea 72—134 km/h. Era imposibil ca un vînt de o asemenea intensitate să fi putut îndepărta de pe culoarul de zbor cele cinci avioane și uriașul hidroavion care le-a urmat sau să le dezechilibreze atît de mult, încît acestea să se precipite în mare, scufundîndu-se înainte ca vreunul din cei 27 de oameni să se poată salva. Ulterior, experții US Navy au emis ipoteza că, probabil, cele șase aparate ar fi fost distruse de trombe marine gigantice. Dar, aceste coloane de apă care se înalță brusc din ocean, nu depășesc cîțiva zeci de metri : or, atît bombardierele cît și hidroavionul zburau la

o altitudine care le situa în afara oricărui pericol (700 m și respectiv 1 800 m). În același timp, este greu de crezut că spectacolul unei trombe marine ar fi dezorientat echipajele până la a declara că nu mai recunosc cerul și marea ! În cele din urmă, comisiile de anchetă și specialiștii care au examinat cazul s-au văzut nevoiți să se declare incapabili de a descifra misterul acestei drame, cu excepția lui Kusche, care afirma că *Mariner*-ul a explodat, iar *Avenger*-urile au fost distruse de amerizarea forțată datorată epuizării combustibilului (fără a explica însă lipsa supraviețuitorilor și a fragmentelor de epavă).

Atît analizele ulterioare asupra metodelor aplicate la căutarea aeronavelor pierdute, cît și culegerea tuturor acelor informații care ar fi putut avea o cît de mică legătură cu accidentul, au demonstrat că nici un amănunt nu a fost lăsat la voia întâmplării. Un raport conform căruia o lumină roșie a fost zărită pe cer dintr-un avion de linie în seara disparițiilor a permis, la început, lansarea ipotezei că ar fi fost vorba de explozia hidroavionului, lovit de trăsnet. Ulterior, această supoziție a trebuit abandonată, căci în zonă nu erau condiții favorabile descărcărilor electrice și, oricum, *Mariner* era înzestrat cu mijloace de protecție, fiind conceput să zboare și pe furtună. După cîtva timp echipajul unui cargou a declarat că ar fi fost martorul unui fenomen asemănător unei explozii puternice petrecută în atmosferă la ora 19,55. Dacă ea ar fi implicat escadrila pierdută, atunci înseamnă, nici mai mult nici mai puțin, că CINCI aparte s-au ciocnit *simultan* între ele, au avut *simultan* incendii la bord ori au fost *simultan* lovite de trăsnet. Practic Kusche și US Air Force se contrazic afirmînd, pe de o parte că *Avenger*-urile își epuizaseră combustibilul în jurul orei 19,50—20,00 (deși este puțin probabil să fi rezistat în aer după ora 19,00), iar pe de alta că ele mai aveau destulă benzină încît să explodeze ! Unii membri ai personalului turnului de control de la Fort Lauderdale susțin că ultima frază provenită de la „Zborul 19” ar fi fost : „Intrăm în apa albă... Sîntem pierduți...”. Curioasa aluzie la „apa albă” ar putea avea o legătură cu ceața alburie care își face apariția uneori în această regiune ; ea ar putea explica lipsa de vizibilitate și aspectul straniu al mării, dar în nici un caz nu ar fi avut cum

să afecteze aparatura de bord. Astăzi se știe că există o zonă de ecranare radio între Florida și Bahamas, dar aceasta nu explică de ce problemele au apărut cu mult înainte de întreruperea contactului radio ! În timpul unui interviu, W. Wingard, ofițer de informații al USAF s-a arătat foarte categoric : „(...) membrii comisiei de anchetă au fost incapabili să determine sau chiar să presupună cauzele dispariției“. Un alt militar, locotenentul de marină R. Wirshing, ofițer responsabil cu antrenamentele la baza Fort Lauderdale în momentul incidentului și care a investigat mulți ani tragedia, aprecia cuvântul „dispariție“ ca fiind un element important privitor la soarta echipajelor pierdute. Motivul : nu a fost adusă nici o probă materială care să dovedească moartea piloților. Ca o sinteză a neobișnuitelor întrebări ridicate de eveniment, iată ce declara la finalul investigațiilor unul dintre membrii comisiei de anchetă : „(...) Această pierdere fără precedent în timp de pace constituie o enigmă totală, fiind cazul cel mai straniu cu care forțele aeronavale americane au fost vreodată confruntate...“.

Mass media a generat, la vremea respectivă, numeroase comentarii în jurul acestei întâmplări, situație de altfel explicabilă. Deși incidente similare s-au mai petrecut înainte și după tragedia „Zborului 19“, este de remarcant faptul că pierderea escadrilei și a hidroavionului de salvare a reprezentat prima ocazie când a fost implicat un număr atât de mare de aparate de zbor și au fost desfășurate acțiuni de căutare atât de vaste și minuțioase. Întâmplarea avea să afecteze în mod direct metodele aplicate în cercetările întreprinse mai târziu, când alte nave și avioane vor avea o soartă similară celor 6 aparate...

2. Fulgere spre soare

Încă de la sfîrșitul celui de-al doilea război mondial, echipaje aparținînd forțelor aeriene aliate au avut prilejul să se întîlnească, în timpul misiunilor la care participau, cu ciudatele aparate de zbor cu reacție ale căror performanțe, considerate în raport cu cele ale avioanelor clasice, moderne la timpul respectiv, erau uimitoare. Depasarea aeronavelor în regim transsonic a ridicat, între 1942—1945, mari probleme pilotajului și controlului avionului — unele aparate fiind grav avariate în urma atingerii accidentale a „pragului sonic“ — și nimeni nu obținuse pînă în 1945 rezultatele faimosului *Messerschmitt Me 262*. După război s-a încercat ameliorarea calitativă a avioanelor cu reacție în două direcții principale :

(1) în privința formei constructive : în timp ce primele avioane cu reacție păstrau aspectul general al predecesoarelor, noile realizări se orientează din ce în ce mai mult spre aripa săgeată, care permite reducerea problemelor ridicate de regimul de zbor transsonic ;

(2) perfecționarea sistemelor de bord : generalizarea servocomenzilor permite un control adecvat al aeronavei pînă atunci foarte instabilă în timpul evoluțiilor cu viteze mari.

Anii 1945—1955 au fost o perioadă de tranziție, ale cărei aparate reprezentative sînt : *Gloster Meteor* (englez); *F 86 Sabre* și *F 80 Shooting Star* (americane); și „*Mig 15*“ (sovietic). În raport cu predecesorii lor din cel de-al doilea război mondial, vînătorii acestui început de epocă supersonică ating cu ușurință viteza de 1 Mach, trecînd, deci,

pragul sonic. Dar, similar aparatelor ultimilor ani ai conflictului (*Spitfire, Tempest, Mustang, Focke Wulf*), concepția lor este tributară metodei de luptă circulară. Din acest motiv ele au caracteristici similare de manevrabilitate și sînt echipate tot cu mitraliere sau tunuri.

F 86 Sabre (viteza maximă 1100 km/h, plafon practic 14 000 m, rază maximă de acțiune cu rezervoare suplimentare 2300 km, armament compus din 4 tunuri) era înzestrat cu turboreactoare de 2,7 tone tracțiune, ceea ce i-a permis ca, la 15 septembrie 1948, să obțină recordul mondial de viteză (1080 km/h), integral armat. *F 86* beneficia de un radar de bord cu performanțe superioare, avea un consum specific de combustibil rezonabil și chiar, rafinament suprem pentru epoca respectivă, un pilot automat. După afirmațiile specialiștilor, aparatul american era însă ceva mai puțin manevrabil în raport cu *Mig 15* (viteza maximă 1050 km/h, plafon practic 12 200 m, autonomie 1900 km cu rezervoare suplimentare, geam posterior blindat 64 mm, scaun ejectabil, armament : un tun calibrul 37 mm și două tunuri de 23 mm).

F 80 Shooting Star, a cunoscut un mare succes și a dat ulterior naștere variantei *T 33* (în serviciu pînă în 1982 în școlile militare de aviație din Franța), însă ridica probleme delicate de pilotare în timpul virajelor din cauza rezervoarelor pendulare amplasate la extremitățile aripilor.

În aceeași perioadă, Franța fabrica după licență *Aquilon*, avion de atac provenit din *Vampire* (britanic), dar înzestrat cu un motor francez. Abia la începutul anilor '50 intra în producția de serie *MD 450 Ouragan*, simbol al unei renașteri pregătite cu pasiune de constructorii și piloții francezi.

Paradoxul epocii rămînea însă faptul că doctrinele de luptă moștenite din cel de-al doilea război mondial duceau la tipuri de „confruntări apropiate“, deci la evoluții cu viteză scăzută, situație în care noile sisteme de propulsie dădeau randamentul cel mai slab. Pentru a evita antrenarea în astfel de ciocniri, unele aparate au început să fie dotate cu mijloace de atac la distanțe mai mari decît armamentul de bord clasic, dar în pofida unor rezultate spectaculoase pentru anii respectivi, aceste avioane, încă

foarte capricioase, nu au primit la început adeziunea generală.

Construite după 1955, aparatele următoarei generații vor deveni însă operaționale numai începînd cu 1960. Cîteva dintre caracteristicile acestor avioane vor fi comune: creșterea semnificativă a performanțelor sistemului de propulsie, îmbunătățirea radarului de bord, calități de zbor încă discutabile și fiabilitate foarte adesea inferioară generației precedente (datorată în principal saltului de complexitate efectuat de toate sistemele aeronavei). Într-un deceniu, vitezele au crescut de la 1 Mach la 2 Mach (dublul vitezei sunetului). Motivul rezidă în principal din necesitatea de a se construi aparate capabile să urce foarte repede la altitudine pentru a intercepta avioanele atacatoare (bombardierele epocii, în majoritate încă subsonice, aveau ca unic mijloc de protecție zborul la mare înălțime). Rapide în ascensiune, interceptoarele încep să fie dotate cu rachete aer-aer ce permiteau tirul la mare distanță. Vitezele mari au avut însă consecințe asupra formei constructive căci, pentru a atinge 2 Mach, este necesară fie o aripă delta, fie una în săgeată pronunțată. Dar vitezele de aterizare și decolare foarte mari au impus construirea unor piste din ce în ce mai lungi și mai vulnerabile.

Pintre cele mai cunoscute avioane ale anilor '60 se numără :

McDonnell Douglas F 4 Phantom — (S.U.A.) care este considerat primul avion polivalent reușit și se află în serviciu și astăzi. Are anvergura de 11,7 m, lungimea de 17,76 m, greutatea totală 24 765 kg, viteza maximă 2,3 Mach, viteza ascensională 95 m/s, plafon 24 000 m, raza de acțiune 1 600 km, propulsia asigurată de două motoare cu postcombustie, armament (compus din rachete aer-aer „Sparrow“, „Sidewinder“, bombe nucleare sau convenționale și rachete aer-sol acroșate sub aripă sau fuselaj) în greutate totală de 7 250 kg. Deținător a numeroase recorduri la vremea respectivă, acest aparat a demonstrat remarcabile performanțe tehnice, la care trebuie adăugat un radar de excepție pentru epocă, dar și un defect reclamat de piloți : comportamentul nesigur la viteze mici.

Republic F 105 Thunderchief (S.U.A.) este cel mai mare monoloc și monomotor supersonic din istoria aviației. Des-

tinat misiunilor de vânătoare-bombardament la mare distanță, are următoarele caracteristici : greutate maximă 23 000 kg, viteza maximă 2,25 Mach, autonomie 3 700 km, anvergura 10,63 m, lungimea 20,4 m.

Mig 21 a marcat ascensiunea Uniunii Sovietice în tehnologia de vîrf, cu precădere în domeniul turboreactoarelor de mare putere. Performanțele sale sînt similare cu cele ale lui *F 4 Phantom*, dar este considerat mai puțin dotat în ceea ce privește sistemele de atac și navigație. Monoloc și monomotor, are lungimea 15,76 m, anvergura de 7,15 m, viteza 2,05 Mach, raza de acțiune 1 850 km, plafon 24 000 m, greutate maximă 7 750 kg, armament compus din rachete aer-aer, aer-sol și bombe.

Dassault Breguet Mirage III este primul avion francez din clasa de viteze 2 Mach fabricat în serie. Monoloc, monomotor, destinat unor misiuni multiple, are lungimea de 15 m, anvergura de 8,22 m, greutatea totală 13 500 kg, viteza maximă 2,15 Mach, viteza ascensională 125 m/s, plafon 20 000 m, raza de acțiune 1 200 km, armament compus din rachete aer-sol AS-30, rachete de 68—72 mm, 3 bombe de 450 kg fiecare și 2 tunuri de 30 mm. Dar, *Mirage III* era caracterizat prin cel mai defavorabil raport greutate/tracțiune, față de aparatele citate, contemporane lui, iar radarul său avea o bătaie de 4 ori mai mică decît cel de pe *F 4 Phantom*.

O realizare britanică de marcă, *Hawker Siddeley Harrier* este apreciat astăzi drept cel mai bun avion de luptă cu decolare și aterizare verticală, dovedindu-și calitățile excepționale în conflictul Falkland-ului. În producție de serie, începînd cu 1966, are viteza maximă de 1,5 Mach, raza de acțiune 350 km, greutatea totală de 7 957 kg, fiind înarmat cu 2—4 tunuri, 6—8 rachete și bombe în greutate de 2,3 t.

Rod al cooperării dintre firma franceză Dassault Breguet și cea britanică BAC, avionul *Jaguar* a efectuat primul zbor la 8 septembrie 1968 și este considerat la ora actuală cel mai bun vîntător la sol. Are anvergura de 8,50 m, lungimea de 15,50 m, greutatea totală 15 000 kg, viteza maximă, 2,5 Mach, viteza ascensională 149 m/s, plafon 16 000 m, raza de acțiune 1 085 km, 2 tunuri de 30 mm și

8 bombe de 450 kg sau 4 rachete aer-sol, aer-aer și „Matra“.

În sfârșit, avionul suedez *SAAB J 35 Draken* a stimulat interesul pentru formula aerodinamică dublu-delta, care va fi reluată, sub diferite variante, 15 ani mai târziu. Anvergura aparatului este de 9,40 m, iar lungimea 15,35 m, greutatea totală 16 000 kg, viteza maximă 2 Mach, viteza ascensională 175 m/s, plafon 15 200 m, raza de acțiune 800 km, cu un armament compus din 2 tunuri de 30 mm și 2 bombe de 453 kg fiecare.

Anii '70 au fost marcați de accentul pus pe rafinamentul geometric și sistemele de armament. Menținerea performanțelor la regimuri de 2 Mach presupune în fapt eliminarea efectelor nefavorabile cauzate de undele de șoc. Din acest motiv prizele de admisie sînt mărite, echipate cu „mustăți“ (aripioare speciale) sau cu semiconuri mobile. Geometria afectează de o manieră importantă și aripile, care devin variabile. Aproape drepte la decolare și aterizare, permit folosirea de piste mai scurte (și, în consecință, mai puțin vulnerabile la bombardamente). Pliate în zbor, asigură avantajele profilului săgeată la viteze subsonice și delta la viteze supersonice. În ceea ce privește reactoarele, puterea acestora a crescut substanțial, dar este căutată mai puțin mărirea vitezei, cît posibilitatea de a transporta încărcături sporite. În plus, aparatele sînt dotate masiv cu sisteme electronice complexe, care duc la sporirea greutății. În particular, s-a încercat și s-a reușit detecția și combaterea țintelor multiple sau care evoluează la înălțime foarte mică, de către un avion de vînătoare zburînd deasupra lor. În afara îmbunătățirilor succesive ale sistemelor de arme, avioanele din noua generație au, în general, rapoarte greutate/tracțiune foarte apropiate de 1.

Astfel, *Mig 23* este primul avion de luptă sovietic polivalent, cu geometrie variabilă, creat de colectivul constructorului A.I. Mikoian. El este destinat executării unor misiuni complexe de interceptare și recunoaștere la mari înălțimi, vînătoare și atac la sol în regim de zbor supersonic, avînd posibilități de decolare-aterizare pe distanțe scurte. Monoloc, monomotor și avînd aripă parasol cu geo-

metrie variabilă, *Mig 23* atinge viteza maximă în stratosferă de 2,3 Mach. Varianta sa perfecționată, *Mig 25*, atinge viteze de 3,2 Mach și a demonstrat performanțe deosebite.

McDonnell Douglas F 15 Eagle (S.U.A.) este un bun interceptor, înzestrat cu turboreactoare foarte puternice, iar tracțiunea la mică altitudine este mai mare decât greutatea netă a avionului fără încărcături acroșate. Principalele sale caracteristici sînt : anvergura 13,05 m, lungimea 19,46 m, greutatea maximă 25 400 kg, viteza maximă 2,5 Mach, viteza ascensională 180 m/s, plafon de zbor 21 000 m, raza de acțiune 1 800 km. Armamentul constă din 1 tun de 20 mm cu 6 țevi, 4 rachete aer-aer „Sparrow” și rachete aer-aer „Sidewinder”.

Grumman F 14 Tomcat (S.U.A.), exploatînd avantajele geometriei variabile, face dovada unor performanțe uimitoare, fiind considerat cel mai bun avion de luptă la ora actuală. În afara unui radar deosebit (300 km distanță de detecție) și a unui sistem de tir ce permite ghidarea simultană a 6 rachete „Phoenix” către ținte separate, aparatul este înarmat și cu un tun „Vulcan” cu 6 țevi, de 20 mm. Principalele caracteristici ale avionului *F 14* sînt : anvergura 19,54/11,63 m, lungimea 18,86 m, greutatea maximă 32 658 kg, viteza 2,5 Mach, viteza ascensională 131 m/s, plafon 18 500 m, raza de acțiune 1 510 km.

Lockheed SR 71 Black Bird (S.U.A.), avion de recunoaștere strategică, este considerat cel mai complex (și mai costisitor) aparat militar de zbor din lume. În 1970, performanțele sale erau : viteza de croazieră 3,5 Mach la o altitudine de 24 400 m (azi, viteza maximă atinsă fiind de 4 Mach), raza de acțiune (fără realimentare în aer) de 4—5 600 km. *SR 71 Black Bird* deține cîteva recorduri mondiale omologate de FAI, printre care, cea mai rapidă traversare aeriană a Atlanticului (zborul a fost efectuat în 1974, cei 5 560 km dintre New York — S.U.A. și Farnborough — Marea Britanie, fiind parcurși într-o oră și 56 de minute). Aparatul, construit în proporție de 93% din titan și echipat cu două motoare PRATT—WHITNEY JT-11 D-20 B, are greutatea minimă de 27 215 kg și maximă de 77 110 kg ; lungimea de 32,76 m ; anvergura

de 16,95 m ; înălțimea de 5,64 m și suprafața portantă de 167,23 m².

Dacă în perioada 1950—1970 era necesar un efort pentru a putea alege din marele număr de producători, deceniul '80 este caracterizat prin constatarea că numărul marilor realizatori este foarte restrîns. Specifice pentru această perioadă sînt aparatele firmei americane *Northrop Aviation* : *F 17 Cobra* și *F 18 Hornet*. Cu toate că nu răspund aceluiași program și au costuri diferite, prin formele aerodinamice, sistemele pentru controlul zborului sau nivelul de motorizare, ele prezintă multe analogii. Dacă din anumite puncte de vedere nu sînt decît îmbunătățiri ale generației precedente, *F 17* și *F 18* se deosebesc prin prezența comenzilor electronice care asigură un control mai bun al zborului și realizarea unei distribuții optime a informațiilor către pilot în scopul creșterii eficacității complexului om-mașină. Este de remarcat că această generație de aparate dispune de puteri superioare greutateii și, în același timp iese în evidență efortul deosebit făcut în direcția adaptării mașinilor și sistemelor, din ce în ce mai complexe, la performanțele umane, care se dezvoltă mai lent. Astfel, dacă în pilotajul manual centrul de greutate al aparatului trebuie menținut în limite foarte stricte, sub amenințarea pierderii controlului, asistența unui ordinator permite o mărire considerabilă a domeniului de zbor. În același timp, pilotul nu mai are, practic, nici o preocupare de navigație și poate să se consacre, aproape în întregime, luptei aeriene. Sistemele de tir (radar și rachete) au fost de altfel foarte mult perfecționate. Radarurile avioanelor de ultimul tip sînt astăzi capabile să detecteze simultan mai multe ținte aeriene și să „vadă” în jos, rezolvînd problemele specifice identificării obiectivelor ostile în mijlocul tuturor ecurilor de sol. Printre noile creații ale industriei aeronautice militare și care înglobează toate aceste perfecționări se remarcă și avionul francez *Mirage 2000* ale cărui performanțe sînt net superioare tuturor realizărilor anterioare ale Franței.

Primele aparate de zbor pilotate, care ating viteza maximă de 28 000 km/h, depășind limita atmosferei terestre, sînt faimoasele navete spațiale americane. O navetă cîntărește 68 de tone fără încărcătură, dar pentru

zbor i se atașează un rezervor largabil, care conține 700 tone de hidrogen și oxigen lichid, necesare pentru alimentarea celor 3 motoare criogenice (care dezvoltă în total 633 tone-tracțiune), și două mari acceleratoare de decolare, cîntărind fiecare cîte 583 tone și dezvoltînd în total 2 400 tone tracțiune. „Navetele spațiale“ pot decola și de pe un *Boeing B 747 Jumbo-Jet* special amenajat. Lungimea lor este de 45 m ; anvergura de 14,4 m ; greutatea maximă a întregului ansamblu (navetă, rezervoare, motoare pentru accelerare) ajunge la 2 000 tone, iar plafonul maxim de zbor este de 300 km. Principalele avantaje : sînt singurele nave spațiale care pot fi pilotate, nedepinzînd de un traiect fix de zbor programat anterior și sînt recuperabile, specialiștii considerînd că un astfel de vehicul poate îndeplini 570 de misiuni de zbor militare și civile. În momentul de față NASA dispune de 4 nave : *Enterprise*, *Challenger*, *Columbia* și *Discovery* devenite operative între 1981—1985.

În ceea ce privește construcțiile aeronautice cu destinație civilă, imediat după terminarea celui de-al doilea război mondial, ele devin un beneficiar important al realizărilor tehnologice din timpul conflictului. Concepute inițial pentru a transporta trupe sau material de luptă, avioanele militare de mare capacitate sînt supuse unor transformări care le fac apte activităților civile, modificări ce vizau în primul rînd asigurarea confortului pasagerilor. În consecință, perioada 1945—1960 este dominată de avioanele cu elice propulsate de 4 motoare cu piston. Realizările de vîrf pentru epocă : *Constellation*, *Super Constellation*, *Douglas DC 7* — S.U.A. ; *Bristol Britannia* — Marea Britanie ; *An 10*, *IL 18* — U.R.S.S. ; *Focke Wulf FW 200* (R.F.G.), devin însă nesatisfăcătoare pentru noile cerințe ale traficului aerian. Chiar și cele mai perfecționate (*Super Constellation*, *DC 7* și *Bristol Britannia*), în pofida echipării lor cu turbine de supraalimentare a motoarelor, nu depășeau viteza de 550 km/h, iar încărcătura luată la bord era relativ mică. Din acest motiv (și datorită faptului că dispuneau acum de un nou sistem de propulsie, a cărui aplicare la aparatele militare dăduse rezultate promițătoare) marile firme de construcții aeronautice au introdus în producția de serie primele avioane de transport

civile înzestrate cu motoare aeroreactoare. Astfel, la începutul anilor 1960 își încep cursele regulate *Caravelle* (Franța) și *De Havilland Comet* (Marea Britanie). Deși ele au suferit la început unele accidente ale căror consecințe au fost deosebit de grave, perfecționările ulterioare au transformat aceste aparate în realizări de prestigiu ale firmelor respective.

În prezent, marea majoritate a aeronavelor care deservesc liniile interne și internaționale ce brăzdează atmosfera Terrei sînt intrate în exploatare acum 10—15 ani. În 1970, transportul aerian a înregistrat 400 milioane de pasageri și 58,8 milioane tone mărfuri, pentru a ajunge în 1983 la 1 miliard de pasageri și 120 milioane tone mărfuri. În pofida crizei economice mondiale, companiile aeriene dispuneau în 1984 de o flotă ce număra peste 8 600 de aparate din care aproximativ 7 000 erau înzestrate cu motoare cu reacție.

În domeniul aviației subsonice de transport greu se detașează net cîteva tipuri de aeronave : *Antonov AN 22 Anteu* (250 t greutate totală, 700—725 de pasageri dispuși pe 2 etaje sau 80 t mărfuri, viteza de 740 km/h la 5 000 m altitudine, distanța maximă de zbor 6 500 km) ; *Lockheed C 5 A Galaxy* (389 t greutate totală, distanță maximă de zbor 11 000 km, 75 t încărcătură utilă sau 1 000 militari complet echipați) și *Boeing B 747 Jumbo-Jet* (352 t greutate maximă, 490—500 pasageri, distanța maximă de zbor 9 600 km, viteza de croazieră 958 km/h).

Aviația supersonică pentru transportul civil a debutat cu două faimoase aparate : *Concorde* (cooperare franco-britanică : 140—144 pasageri, distanța de zbor 6 000—6 500 km, viteza 2,2 Mach la 20 000 m altitudine) și *Tu 144* (U.R.S.S. : 140—145 pasageri, distanța de zbor 6 000—6 500 km, viteza de croazieră 2,2 Mach la 21 500 m). Problemele tehnice pe care le-a ridicat avionul *Tu 144* au frînat momentan exploatarea sa pe scară largă. *Concorde*, deși socotit o remarcabilă creație inginerescă, nu a fost nici el scutit de anumite dificultăți generate în primul rînd de eficiența sa comercială și, în al doilea rînd, de numeroasele interdicții ale S.U.A. privind aterizarea lui pe aeroporturile teritoriului nord-american.

Dezvoltarea generală a construcțiilor aerospațiale demonstrează însă că, în mod cert, următorul pas va fi apariția transportului supersonic sau cu ajutorul sistemelor de tip „navetă spațială“. Tehnologiile existente permit pe deplin atingerea acestui obiectiv ; singurul motiv pentru care proiectele respective rămân încă pe planșete și în laboratoare, este cel al costului prohibitiv de realizare, ce nu poate fi încă recuperat în cazul aplicării.

Istoria zborului a fost deseori marcată de întâmplări tragice, inerente nivelului tehnic al epocii, și nu este cazul să căutăm pentru acestea cauze misterioase sau intervenții extraterestre. Exceptînd pierderile provocate de războaie, anual se prăbușesc, iau foc sau explodează zeci de aparate de zbor pe tot globul : pene de motor, defecțiuni tehnice, trăsnete, coliziuni aeriene, furtuni, greșeli din partea echipajului, atentate teroriste, CAT („turbulențe în aer limpede“), lista cauzelor posibile ale accidentelor putînd fi prelungită la nesfîrșit. Există însă și unele incidente mai puțin obișnuite : avioane prăbușindu-se în condiții atmosferice foarte bune, formații întregi de aparate cu caracteristici tehnice ireproșabile (pilotate de echipaje experimentate) dispărînd fără urmă, avioane semnalînd obiecte aeriene stranii și „volatilizîndu-se“ în secunda următoare, aparate de zbor ce par să se lovească de ceva care le zdrobește sau le rupe în bucăți, un „zid“ invizibil ce acționează cu atîta rapiditate, încît piloții nu mai au timp nici măcar să comunice prin radio. Deși aceste incidente îi preocupă pe aviatori și pe specialiști de mai bine de 60 de ani totuși, oricît de amănunțite au fost cercetările întreprinse pînă acum, ele nu au dus la vreo clarificare a condițiilor care le-au provocat.

De la sfîrșitul celui de-al doilea război mondial, numărul unor astfel de evenimente a crescut în permanență, sfidînd parcă logica și bunul simț. În ciuda perfecționării continue a avioanelor (creșterea vitezei, manevrabilității, plafonului maxim de zbor, razei de zbor sau îmbunătățirea fiabilității și a securității), a mijloacelor de detecție și co-

municație, cu toate că echipajele sînt supuse la antrenamente tot mai complexe pentru a se diminua riscul greșelilor „factorului uman“, au loc totuși numeroase catastrofe „stranii“ în care sînt implicate aparate de zbor civile sau militare, aparținînd majorității statelor lumii. Verdictul comisiilor de anchetă în caz de accident aviatic este, în 75% din cazuri, „defecțiune agnogenă a sistemului“, formulă binecunoscută de toți aviatorii din lume și folosită de preferință atunci cînd cauzele nu sînt cunoscute. Această concluzie nu face distincție între defecțiunile mecanice și greșelile de pilotaj dar, în general, se consideră a priori că vina este a echipajului. Desigur, există posibilitatea ca un pilot începător, lipsit de experiență, să piardă controlul aparatului, neatenție fatală în cazul avioanelor moderne care zboară cu viteze foarte mari. Accidente de acest gen sînt posibile, dar numai în cazul unui *singur* aparat condus de un *singur* om (mai ales dacă acesta are o experiență insuficientă). Probabilitatea scade considerabil dacă piloții au cîteva mii de ore de zbor la activ și este aproape zero în cazul unor escadrile întregi. Este practic imposibil ca mai multe aparate să se prăbușească sau să se ciocnească simultan (nu numai în condiții de zbor normale, dar chiar și foarte dificile), fiind greu de crezut că un număr de cîteva zeci de oameni bine antrenați pot intra simultan în panică, avînd aceleași halucinații sau să fie neatenți în același timp iar, în caz de pericol, să-și piardă toți controlul, comițînd greșeli identice. Versiunea conform căreia un număr mai mare de două aparate se pot ciocni în aer nu este luată în serios de nici un aviator, astfel încît multe dintre accidentele petrecute în văzduh au apărut ca inexplicabile...

În 1947 un avion *Boeing B 29 Superfortress* aparținînd USAF a dispărut fără urmă în *Triunghi*, iar oficialitățile americane nu au găsit altă explicație decît că fusese rupt în bucăți de vînt. Este greu de crezut că un *B 29*, cel mai mare bombardier din lume în al doilea război mondial (70 tone) putea fi „rupt în bucăți“ de vînt, mai ales într-o perioadă relativ calmă.

În primele ore ale zilei de 30 ianuarie 1948, *Star Tiger* (avion tip *Tudor IV*) proprietatea lui „British South American Airways Corporation“ contacta prin radio turnul de

control din Bermuda. După comunicarea coordonatelor poziției din acel moment, echipajul transmitea că totul decurge normal și că va ateriza în conformitate cu orarul stabilit. Acesta a fost însă ultimul mesaj primit de aeroport... Membrii echipajului erau cu toții veterani de pe bombardierele grele ale Royal Air Force. Acțiunile de căutare au fost declanșate câteva ore mai târziu, după răsăritul soarelui : 10 nave și peste 30 de avioane au cercetat metodic întreaga zonă a oceanului, unde se presupunea că s-ar fi putut prăbuși aparatul. În momentul producerii accidentului vremea era excelentă și s-a menținut neschimbată în tot cursul zilei, dar nu au fost găsite pete de ulei, cadavre sau rămășițe provenind de la *Star Tiger*. A doua zi, spre seară, timpul s-a înrăutățit, activitatea de căutare fiind continuată în consecință numai de vase și încetînd complet după aproximativ o săptămînă, fără a se fi înregistrat vreun succes. Nu fuseseră găsite nici măcar plute sau veste de salvare deși acestea se aflau în număr mare la bordul avionului dispărut. La capătul unei lungi și laborioase investigații, „Ministry of Civil Aviation“ își încheia raportul final cu o concluzie prea puțin lămuritoare :

„(...) În absența oricărei dovezi privind fie natura, fie cauza dezastrului lui *Star Tiger*, Curtea nu a fost capabilă decît cel mult să sugereze posibilități, nici una din ele neatingînd nivelul probabilității. În toate activitățile care implică o cooperare între om și mașină intervin doi factori extrem de diferiți. Pe de o parte există elementul incalculabil pe care-l reprezintă ecuația umană dependentă de factori insuficient cunoscuți, iar pe de altă parte intervine elementul mecanic supus unor legi total deosebite. Un incident poate avea loc atunci cînd cei doi factori acționează independent ori împreună sau, atît omul cît și mașina sînt depășiți de anumite cauze externe. Ce anume s-a întîmplat în acest caz nu se va ști niciodată, iar soarta lui *Star Tiger* va rămîne pentru totdeauna o enigmă nesoluționată“.

Pornind de la faptul că raportul grupului de investigație nu menționează explicit inexistența unor motive posibile de dispariție, Kusche sugerează că incidentul nu este de fapt decît un accident banal, „produs însă într-un context care i-a permis să se transforme într-o enigmă“. El

își susține ideea afirmînd că o posibilă defectare a echipamentului de radiocomunicație și navigație „combinată cu vînturile puternice și rezerva scăzută de combustibil au creat o situație critică ce nu a mai permis aproape nici o speranță“. Analizată în mod serios însă, ipoteza se dovedește inconsistentă, în primul rînd pentru că nu ia în considerare datele cunoscute despre aeronavă și ruta de zbor. După afirmațiile comisiei de anchetă :

„*Tudor IV* (...) dispunea de două transmițătoare de telegrafie fără fir, care aveau o rază de acțiune de cîteva mii de mile și trei emițătoare-receptoare radio în fonie, cu o rază de acțiune de circa 200 mile (...) (*Avionul* — n.a.) transporta patru bărci gonflabile de cauciuc, echipate cu rații corespunzătoare, mijloace de supraviețuire și un transmițător radio (...)“. După cum se observă, aparatul nu ducea lipsă de sisteme de comunicație, iar performanțele lor erau mai mult decît satisfăcătoare. Defectarea simultană a tuturor sistemelor este aproape o imposibilitate tehnică, iar dacă totuși s-ar întîmpla, cauza nu ar putea fi decît externă și complet ieșită din comun. Deci, fie și numai din acest punct de vedere, ipoteza lui Kusche nu poate fi acceptată, decît în condiții total neobișnuite, ceea ce anulează concluzia sa, potrivit căreia incidentul nu a fost decît o înșiruire de nefericite coincidențe. În ceea ce privește „vînturile puternice“, iată ce menționează raportul comisiei de anchetă referitor la caracteristicile meteo ale traseului parcurs de *Star Tiger* :

„(...) Ruta nu este dificil de urmat. Beneficiază de condiții atmosferice bune, temperatură optimă și nu există probleme serioase, cum ar fi, spre exemplu, depunerile de gheață (...)“. În afară de aceasta se cunoaște faptul că *Star Tiger* a fost precedat cu aproximativ o oră, pe exact același drum, de un *Lancaster G-AGWL* al cărui comandant, căpitanul Griffin, a specificat după aterizarea pe aeroportul Kindley Field (Bermuda) că *nu* a fost confruntat cu dificultăți de natură meteorologică. Vîntul de sud-vest, relativ puternic, pe care l-a întîlnit la sfîrșitul zborului, nu i-a provocat dificultăți, întîrziindu-i doar aterizarea. Conform înregistrărilor, ultimul contact radio între *Star Tiger* și Bermuda a permis navigatorului de la bord să afle poziția exactă a aeronavei, recalculînd un timp de aterizare cu

circa o oră mai târziu decât cel estimat inițial. Chiar și în această situație rezerva de combustibil mai asigura, în plus, aproape 4 ore de zbor, deci cantitate suficientă pentru ca, în cazul în care aparatul s-ar fi depărtat din nou de la traseul corect, piloții să elimine eroarea și să aterizeze în siguranță. Pe parcursul operațiunilor de căutare, declanșate la circa 4 ore după ultimul contact cu *Star Tiger*, au fost efectuate 104 zboruri totalizând 882 ore. Cum ultima poziție era bine cunoscută, apare cu atât mai surprinzător faptul că nu a fost descoperită nici cea mai mică urmă a aeronavei dispărute, iar comisia de anchetă a fost obligată să-și încheie raportul cu o concluzie stranie, dat fiind calificarea și probitatea indiscutabilă a specialiștilor care anchetaseră cazul: „Soarta lui *Star Tiger* va rămâne o enigmă nesoluționată“.

Una dintre cele mai ciudate dispariții petrecute în *Triunghiul Bermudei* a avut loc în primele ore ale zilei de 28 decembrie 1948. Un avion de pasageri de tip *Douglas DC3*, efectuând o cursă pe ruta San Juan — (Puerto-Rico) — Miami (Florida), s-a „evaporat“ în imediata apropiere a aeroportului de destinație. Timpul era excelent, piloții experimentați și nu fuseseră semnalate nici un fel de probleme tehnice. Echipajul era format din căpitanul Robert Linquist, copilotul Ernest Hill și însoțitoarea de bord Mary Burks, iar la bord se aflau 26 de pasageri printre care și 2 copii. La ora 4,13 a.m., când luminile orașului au început să scînteieze la orizont, Linquist a contactat turnul de control din Miami anunțând că se află la 50 mile sud de aeroport, că totul era în regulă și că așteaptă instrucțiuni. Ceea ce s-a petrecut în continuare pare de necrezut. În timp ce se înscrisese pe traiectul de aterizare aparatul a dispărut pur și simplu.

A fost declanșată o masivă operațiune de căutare. Vremea era foarte bună, iar oceanul liniștit, permițând unei escadre compusă din zeci de vase și avioane să cerceteze cu atenție uriașa zonă ce se întindea între San Juan și Florida. Nu a fost descoperită nici măcar o vestă de salvare, un fragment de epavă sau obișnuitele pete de ulei... Ancheta făcută ulterior a stabilit că rapoartele aeroportului din San Juan privind starea aparatului de bord a avionului consemnau faptul că piloții semnalaseră înainte de

decolare unele dificultăți provocate de bateriile stației radio. Din acest motiv, în timpul zborului, legătura cu solul a fost relativ dificilă, dar s-a menținut totuși, pînă la ultimul mesaj, în care echipajul nu a mai semnalat vreo problemă. Nici un document nu confirmă însă că Linquist ar fi raportat observarea luminilor orașului Miami, afirmația datorîndu-se unor investigatori ce au presupus că, de la 50 de mile distanță, echipajul putea zări sclipirile metropolei în noapte. Cauza exactă a dispariției nu va fi probabil niciodată știută, dar există ipoteze care afirmă posibilitatea unor defecțiuni mecanice sau erori de pilotaj, deși nu prezintă dovezi în acest sens. Problema lipsei totale a fragmentelor de epavă (ce nu puteau fi dispersate de Golfstream la mai mult de cîteva mile pînă la începerea operațiunilor de salvare) rămîne în continuare nesoluționată. Unicul autor pentru care dispariția nu are nimic enigmatic este Lawrence Kusche, postulînd că, datorită vîntului ce și-a schimbat direcția, bătînd (pe ultima parte a zborului) dinspre nord-est, aeronava a deviat mult spre sud abătîndu-se „chiar cu 100 mile“ față de traseul corect. Kusche mai susține că, după defectarea totală a sistemelor de radiocomunicație de la bord (dintr-o cauză nedemonstrată și greu de închipuit) avionul DC 3 s-a prăbușit, iar rămășițele au fost purtate la mare depărtare de Golfstream. Deoarece echipele de căutare au ajuns în zonă 3 ore mai tîrziu, iar locul dezastrului „a fost în mod eronat estimat“ (mult mai la nord față de cel pe care îl presupune Kusche), Curentul Golfului „a avut timp suficient să îndepărteze orice urmă de epavă“. Ipoteza este nu numai inconsistentă, dar conține și o contradicție evidentă : dacă s-ar accepta primul punct, cel al amplasării incidentului la 50—100 mile mai spre sud față de poziția comunicată de echipaj, atunci trebuie admis și faptul că, în acest caz, Golfstreamul, dirijînd spre nord rămășițele, le-ar fi adus chiar în zona cea mai intens cercetată. Deci, în mod normal, sutele de ore de investigație ar fi dus la descoperirea unor resturi aparținînd lui DC 3, ceea ce nu s-a întîmplat. Calificativele piloților de pe DC 3 erau „foarte bine“ și respectiv „excepțional“, comandantul aeronavei fiind un veteran cu aproape 4 000 ore de zbor la activ, după cîte afirma raportul USAF.

La 17 ianuarie 1949, *Star Ariel*, un aparat de același tip cu *Star Tiger* și aparținând tot companiei de transporturi aeriene „British South American Airways Corporation“ a dispărut în condiții aproape identice. Aeronava a decolat de pe aeroportul Kindley Field, Bermuda, având la bord 7 membri ai echipajului și 13 pasageri, îndreptându-se spre Jamaica. Dimineața era foarte frumoasă și, o oră mai târziu, căpitanul McPhee raporta prin radio turnului de control din Bermuda : „Zburăm la altitudinea de croazieră, iar vremea este bună. Cred că vom ajunge la Kingston conform orarului“. După acest mesaj *Star Ariel* nu a mai fost auzit sau văzut niciodată...

Investigațiile ulterioare au stabilit cu certitudine faptul că avionul nu deviasese de la traiectoria prevăzută. Dacă ar fi suferit un accident, atunci pe suprafața apei trebuiau să rămână fragmente din structură sau alte rămășițe plutitoare care i-ar fi aparținut. Dacă s-ar fi produs o amezizare pe marea agitată, cel puțin una din persoanele aflate la bord ar fi reușit să supraviețuiască pînă la sosirea echipelor de salvare. Dar, în pofida cercetărilor întreprinse pe o vreme bună, nu a fost descoperită nici măcar o urmă a avionului sau a pasagerilor săi.

Ministerul Aviației Civile nu a fost capabil să ofere vreun răspuns cu privire la cauzele dispariției. Conform raportului întocmit, avionul avea o rezervă de combustibil pentru 10 ore față de 5,30 ore, cît dura cursa. Zborul se desfășurase cu vînt din spate (deci favorabil), iar încărcătura era relativ ușoară. Vremea foarte frumoasă excludea posibilitatea manifestării fenomenului de givraj, iar altitudinea și ruta urmată nu permiteau apariția unui fenomen CAT („Turbulențe în aer limpede“). Echipajul era experimentat, căpitanul McPhee avînd 4 200 ore de zbor la activ și cunoscînd bine ruta urmată. Opinia finală a raportului a fost : „Din lipsa totală a oricărei probe (datată faptului că nu a fost descoperită nici o rămășiță provenind de la avion — n.a.) cauza accidentului rămîne necunoscută“. Deși aparatele britanice *Tudor IV* au fost exploatate cu succes, după pierderea lui *Star Tiger* și a lui *Star Ariel* ele nu au mai fost folosite niciodată pentru transportul de pasageri.

„*New York Times*“ din 24 martie 1951 relatează : „Londra, sâmbătă, 24 martie (A.P.). Un ofițer din cadrul USAF a declarat ieri dimineață la aeroportul Shannon că pilotul unui avion *B 29 Superfortress* a raportat localizarea de sfărâmături în Atlantic, de-a lungul rutei parcurse de aeronava *C 124 Globemaster* aparținând US Air Force și dispărută cu 24 ore în urmă împreună cu 53 persoane la bord.

Escadra avioanelor de cercetare, întinzându-se pe o suprafață de 800 de mile deasupra oceanului, s-a îndreptat imediat spre zona unde au fost semnalate fragmentele, la circa 450 mile vest de Irlanda (...). Aeronava de transport a fost contactată pentru ultima dată prin radio ieri dimineață, în timpul unei curse obișnuite între Statele Unite și Marea Britanie (...).

Maiorul Horace A. Stephenson, șeful misiunii de salvare aeriană a S.U.A. de pe aeroportul Shannon, a spus reporterilor că, fiind întineric, este posibil ca pilotul (avionului *Boeing B 29* — n.a.) să se fi înșelat. Pilotul a raportat localizarea sfărâmurilor la 12,45 a.m., sâmbătă, ora Londrei, 24 de ore după ce marele transportor a fost auzit pentru ultima oară (...). În timpul legăturii radio cu solul, stabilită vineri la ora 1 a.m., era determinată poziția pe traseul programat, la circa 800 mile sud-vest de Irlanda și se anunța ora 6 a.m. ca probabilă pentru aterizarea la baza aeriană americană Mildenhall din Anglia (...)“.

Pierderea lui *C 124* s-a petrecut departe de *Triunghiul Bermudelor*, însă explicația ulterioară (explozia aeronavei în zbor), publicată de „*New York Times*“ la 30 martie 1951 și formulată neoficial de un purtător de cuvânt al USAF la 29 martie (dar în general acceptată), prezintă suficient de multe lacune, dintre care două se detașează net :

1) „fragmente“ au fost zărite la 24 de ore după pierderea legăturii cu avionul și la o distanță prea mare de locul probabil al accidentului ; 2) nu au fost găsite alte resturi ale aparatului (în ciuda eforturilor deosebite făcute de piloții de cercetare) cu excepția unui suport de rezervor de combustibil și a unor bucățele de lemn și de plastic descoperite de portavionul *USS Coral Sea* și presupuse ca aparținând avionului *C 124*, dar situate mult mai departe decât cele observate de piloți la 23 și 24 martie (care și ele erau la 60 mile distanță unele de altele). Neputînd iden-

tifica cert care dintre cele 3 zone de sfărîmături fusese locul accidentului și stabilindu-se că un sabotaj era exclus iar vremea fusese bună, USAF nu a oficializat niciodată concluzia posibilității unei explozii la bord.

Tot „*New York Times*” scria la 3 februarie 1953 : „Halifax, New Scotland, 2 februarie (A.P.). Un avion cvadrimotor (*British York* — n.a.) destinat transportului de trupe și avînd 39 de persoane la bord, s-a prăbușit în zona acoperită de ghețuri a Atlanticului de Nord. Vînturile puternice și ploaia torențială îngreunează operațiunile de căutare și există prea puține speranțe pentru salvarea eventualilor supraviețuitori.

Avionul, utilizat de Skyways Ltd. din Londra pentru a transporta trupe britanice în Indiile de Vest, efectua un zbor pe ruta Azore-Gander (Newfoundland). El a emis un «May-Day» pe cînd se afla la 359 mile est-sud-est de Gander. În acel moment vîntul atinsese viteza de 75 mile/oră, învolburînd oceanul (...).

Cargoul britanic *Woodward* a ajuns foarte repede în zona unde se presupunea că s-a prăbușit avionul, dar nu a descoperit nici o urmă a catastrofei...”.

După cum se poate constata, dispariția s-a petrecut la 900 mile nord de *Triunghi*, dar incidentul este tipic, mai ales că nu au fost găsite nici un fel de rămășițe ale aparatului pierdut, iar piloții aveau o mare experiență de zbor (între 1 800 și 4 800 ore de zbor).

Un alt caz, petrecut cu mai bine de 3 decenii în urmă, tinde să capete astăzi o notorietate ieșită din comun.

La 1 noiembrie 1954, „*New York Times*” publica următoarea știre : „Ieri noapte, US Navy a anunțat că un avion cvadrimotor *Super Constellation* (aparținînd US Navy — n.a.) avînd 24 de oameni la bord a fost *probabil pierdut* în timpul unui zbor deasupra Oceanului Atlantic. Toate avioanele și navele disponibile au fost angajate într-o vastă operațiune de căutare și salvare, ce acoperă o suprafață de 120 mile pătrate pornind de pe coasta statului New Jersey pînă la Azore (...) Cei 24 de membri ai echipajului și pasageri, incluzînd 4 femei și 5 copii, au (...) decolat la 9,39 p.m.. Avionul se îndrepta spre Lagens (Azore) și apoi spre Fort Lyautey (Africa), dar se pare că s-a prăbușit undeva, pe acest traseu. Ultimul mesaj primit de la

el a fost raportul de poziție din ziua de sîmbătă, ora 11 p.m., emis dintr-un punct aflat la ceva mai mult de 350 mile de coasta Maryland-ului (...)

Operațiunile de căutare au început ieri la ora 1 a.m., după ce avionul nu a mai răspuns la două din contactele pe care trebuia să le stabilească cu țărmlul. La operațiunile de căutare participă nave și avioane de pe toată Coasta de Est, din Bermuda și Azore, precum și din Mediterana (...). Ieri vremea era în general bună (...). Avioane și nave echipate cu radare pentru operațiunile de noapte își intensifică cercetările înainte de venirea întunericului. US Navy afirmă că avionul dispunea de 5 plute de salvare pentru cîte 20 de oameni, 102 veste de salvare, 90 costume de protecție, radio și un pistol de semnalizare cu 12 cartușe (...).

Cercetările au durat cîteva zile, fiind abandonate la 4 noiembrie, din cauza înrăutățirii condițiilor meteorologice. Iată însă că, după 3 decenii de tăcere, cînd incidentul fusese uitat, o știre de senzație afirmă că acest avion nu s-a „evaporat“.

„*Paris Mach*“ consemna la 4 februarie 1983 : „Un mare cvadrimotor zace la 20 m sub apă în largul insulei Puerto-Rico, la 30 de mile de coastă. Avionul *Super Constellation* aparținînd US Air Force, dispărut în 1954, a fost descoperit de o echipă de scafandri condusă de ziaristul Pippo Capellano, specializat în reportaje submarine. Deși regăsită aeronava, misterul accidentului se menține și chiar se accentuează : de ce a fost aparatul înghițit de ape ?

Epava a fost localizată grație indicațiilor furnizate de un pilot particular. Omul afirma că, survolînd zona, a remarcat de mai multe ori o strălucire ciudată pe fundul mării. Capellano și echipa sa au descoperit avionul rupt în două. Cele 4 motoare erau încă în bună stare, trenul de aterizare fusese scos, iar vuleții deschiși ca și cum pilotul ar fi vrut să aterizeze. Pe fuselaj scufundătorii au găsit numărul de identificare și emblema US Air Force. Așa cum se cunoaște din ancheta desfășurată cu decenii în urmă, pînă la momentul dispariției echipajul aparatului nu semnalase nici o defecțiune. A fost oare pilotul (unul dintre cei mai buni aviatori ai US Navy, după cum afirmau superiorii săi — n.a.) victima unui miraj ? A «văzut» oare

o pistă de aterizare ? Sau poate a fost vorba de o furtună magnetică ce a dereglat instrumentele ? Cel puțin pînă în momentul de față nu a fost emisă nici o explicație“.

Fapt uluitor, nimeni nu a sesizat că „*Paris Match*“ pare a relata despre alt aparat decît cel dispărut în 1954. Avionul găsit de Capellano lîngă Puerto Rico aparținea US Air Force. Cel dispărut în 1954 aparținea US Navy și purta emblemele ei ! Dar US Air Force nu a anunțat pierderea nici unui *Super Constellation* în 1954 ! Să fi fost vorba de avionul aparținînd US Navy, iar redacția revistei „*Paris Match*“ a făcut o eroare ? În orice caz ar fi greu de explicat ce căuta lîngă Puerto Rico un aparat care a raportat că se află lîngă Maryland (la mii de mile mai la nord) și ce rost avea să se îndrepte spre Africa prin Antile în loc de Azore ! Este oare admisibil ca aparatele de navigație de la bordul unui avion ultramodern (la acea dată) să se fi defectat toate, iar piloții să nu-și fi dat seama că nu se îndreptau spre Africa, ci spre America de Sud ? !

La 15 aprilie 1956 dispărea în zona Langue (sud estul *Triunghiului*) un *Boeing B 25 Mitchell* (transformat în avion cargou) pilotat de 3 aviatori experimentați. Nu au fost găsite rămășițe de epavă și nu s-au emis ipoteze privind cauzele catastrofei.

La 9 noiembrie 1956 un mare hidroavion *Martin P 5 Marlin* (aparținînd US Navy) și-a început patrularea în zona sudică a *Triunghiului*. După 25 de minute legătura radio s-a întrerupt pe neașteptate... Echipele de salvare, mobilizate la scurt timp după aceasta, nu au reușit să descopere nici epava aparatului și nici măcar unul din cei 10 oameni aflați la bordul său. Ca și în cazul dispariției aparatului *Mariner* trimis în căutarea avioanelor „Zborului 19“, a provocat destul de multă agitație raportul unui vas comercial care văzuse o lumină pe cer, în zona unde „ar fi trebuit să se afle“ aparatul. Dar scînteia zărită pe cer putea să fie orice, de la fulger pînă la luminile de poziție ale unei aeronave, iar asocierea ei cu explozia hidroavionului se datorează unei atitudini regretabile a lui Kusche. Încercînd să-și susțină ipoteza, acesta face o paralelă între cazul hidroavionului *Martin P 5 Mariner*, dispărut în 1945 (caz nerezolvat de altfel), și cel al lui *Martin*

P 5 Marlin, dispărut în 1956. Chiar admitînd prin absurd că un colos ca *Mariner* putea fi lovit de trăsnet sau putea exploda din cauza unui incendiu al motoarelor, este greu de susținut o astfel de ipoteză în cazul lui *Marlin*, aparat mai mare, mai modern și mai sigur ca *Mariner* (intrat în producție cu un deceniu înaintea sa). Hidroavioanele *Marlin* se numărau printre cele mai bune ale timpului (locul 2 în ierarhia calitativă mondială la clasa respectivă, după cum afirmau experții USAF), iar sistemele lor de siguranță, comunicație, navigație, flotabilitate, portanță etc., erau deasupra oricărei critici, aparatele de acest tip fiind concepute să zboare tocmai în condiții meteo *nefavorabile* pentru a executa misiuni de patrulare și salvare deasupra oceanului, pe mari distanțe.

La 10 ianuarie 1962, un avion *Boeing KB 50* cu patru motoare (aparținînd US Air Force), comandat de maiorul Robert Tawney (calificat de USAF drept „Unul dintre cei mai buni piloți activi din ultimul deceniu“), a dispărut la puțin timp de la decolarea de pe aeroportul bazei militare aeriene Langley (Virginia-S.U.A.) într-un zbor avînd ca destinație insulele Azore. În ciuda celor 1 700 de ore de căutări desfășurate timp de 6 zile, nu a fost găsită nici o urmă provenind de la uriașul *KB 50* sau cei nouă pasageri ai săi. Ultimul mesaj radio îl situa la 240 mile est de Cape Charles (Norfolk), iar comunicarea nu conținea nimic alarmant. De altfel, „*New York Times*“ consemna, la 10 ianuarie, că „vremea era bună, iar atmosfera permitea o vizibilitate de 10 mile“.

Miercuri, 28 august 1963, două avioane cisternă *KC 135* au părăsit baza aeriană Homestead AFB (Florida-S.U.A.) pentru a executa o misiune deasupra Oceanului Atlantic. *KC 135*, versiunea militară a lui *Boeing 707*, are o viteză de croazieră de 600 mile/oră și o rază de acțiune de 4 500 mile, fiind folosit pentru realimentarea în zbor a altor aeronave în cadrul unor misiuni executate la mari distanțe. Ultimul contact radio a fost stabilit în jurul orei 12, cînd aeronavele au raportat că se află la 800 mile nord-est de Miami și 300 mile vest de Bermuda. Curînd, au fost descoperite rămășițe identificate ca provenind de la aparatele pierdute. Ele erau localizate în apropierea zonei de unde a fost emis ultimul raport, lucru care i-a determinat

pe anchetatori să presupună că aparatele s-au ciocnit în aer, deși instructorul de zbor al bazei Homestead AFB atesta înaltul grad de profesionalism al ambelor echipaje. Două zile mai târziu au fost găsite și alte sfărîmături, de astă dată însă la nu mai puțin de 200 mile distanță de primele, ceea ce contrazicea ipoteza coliziunii. Ulterior, US Air Force a întrerupt cercetările, anunțînd în același timp că epavele descoperite aparțineau, fără îndoială, celor două KC 135. :

Există două răspunsuri la întrebarea „cum au dispărut avioanele fără să emită vreun semnal de ajutor ?”. Cel mai simplu este acela că „cisternele zburătoare” s-au ciocnit și au explodat la altitudinea de croazieră (3 000 m). Rapiditatea cu care s-a petrecut un astfel de dezastru a împiedicat emiterea semnalelor de ajutor. Dar, dacă într-adevăr așa s-au întîmplat lucrurile, atunci cum este posibil ca rămășițe ale aparatelor să fie găsite la mai bine de 200 mile distanță unele de altele ? Dacă se renunță la teoria ciocnirii, atunci înseamnă că avioanele au avut fiecare propriile probleme și s-au prăbușit separat. Această idee este însă și mai puțin probabilă. Probabilitatea ca două aeronave extrem de bine echipate, al căror cost este de zeci de milioane de dolari, avînd la bord echipaje cu un înalt grad de specializare, să fie victime, în același moment, ale unor catastrofe separate este atît de mică, încît nici nu poate fi luată în considerație. Aparatele evoluau suficient de aproape pentru ca unul dintre ele să emită un semnal de alarmă care să informeze baza că celălalt avion se află în dificultate. Nici un astfel de mesaj nu a fost recepționat însă la sol.

Există deci două posibilități „normale” de a explica incidentul, dar orice raționament logic le elimină aproape automat fără a oferi însă o altă soluție. Semnificativă este reacția unui ofițer american care, enervat de impasul în care intraseră cercetările, a exclamat exasperat : „Acolo sus s-a petrecut ceva extrem de ciudat !”. Cu toate acestea, Richard F. Gerwing, șeful Grupului de Documentare și Raportare („Reporting and Documents Division”) de la baza aeriană Norton (locul unde sînt adunate toate rapoartele privind accidentele aparatelor US Air Force) declară, într-o scrisoare de răspuns către Lawrence Kusche : „(...)

S-a stabilit cu certitudine că avioanele în cauză s-au ciocnit în timpul zborului (...).“ Afirmația pare a fi mai ales rezultatul eliminării din analiză a celei de-a doua zone în care se aflau sfărîmăturile provenind de la aparatele KC 135, presupunîndu-se că, zburînd în minutele cînd soarele se apropia de asfințit, piloții de cercetare au luat în mod eronat drept epave aglomerări formate de alge și gunoaie ce pluteau la suprafața apei (!), ca și cum acestea ar fi strălucit ca aluminiul fragmentelor de structură...

„*Miami Herald*“ din 7 iunie 1965 scria în prima pagină :“ Sîmbătă 5 iunie, a fost declanșată o amplă operațiune de căutare a unui aparat C 119 *Flying Boxcar* aparținînd US Air Force, dispărut cu 10 persoane la bord (...)

US Coast Guard crede că C 119 s-a pierdut în apele din sudul Bahamas-ului, la aproximativ 280 mile de Miami. Aparatul, plecat de la baza Billy Mitchell AFB din Milwaukee, se îndrepta sîmbătă dimineața spre Homestead AFB transportînd piese de avion (...) Un reprezentant al bazei Homestead AFB a declarat duminică : «De ieri dimineața nu am mai primit nici un semn de la echipaj (...). C 119 trebuia să aterizeze pe Grand Turk sîmbătă la ora 11,23 a.m.».

Cercetările, acoperind o suprafață de 2 000 mile pătrate din Atlantic au fost declanșate în zorii zilei (...).“

Operațiunile de căutare au fost întrerupte în noaptea de joi, 10 iunie. Ca de obicei, nu a fost descoperită nici o rămășiță care să fi provenit de la avion sau pasagerii săi. Nu a fost emisă nici o ipoteză care să prezinte suficientă credibilitate privind cauzele dispariției aparatului, în condiții meteorologice favorabile, fără ca să emită vreun S.O.S. și fără să lase vreo urmă.

Cu același insucces s-au soldat și investigațiile întreprinse în cazul pierderii unui *Jumbo Star 310* la 29 decembrie 1976, scria ziarul „*New York Times*“ cîteva zile mai tîrziu. Aeronava transporta 176 de oameni, iar legătura cu ea s-a pierdut pe cînd zbura în zona nordică a *Triunghiului*, starea vremii în acel moment fiind foarte bună.

În general, majoritatea oamenilor înclină să creadă că regiunea *Triunghiului Bermudelor* este singura caracteri-

zată prin incidente pe cît de stranii pe atît de tragice. De fapt, motivul pentru care ea se află în centrul atenției opiniei publice și a mass mediei este că aici traficul aerian și naval este unul dintre cele mai intense din lume și, în plus, zona se află foarte aproape de două continente ale Terrei (America de Nord și de Sud) foarte populate și cu înalt grad de civilizație. Deși beneficiind de o publicitate mai puțin zgomotoasă (dar păstrîndu-și atributele stranieității), și alte regiuni ale globului au încercat sau încearcă să „iasă din anonimată”.

Una dintre puținele zone terestre care face concurență *Triunghiului Bermudelor* este așa-numita *Rută a Morții* : Quito-Cuença.

Cuença, oraș din sudul Ecuadorului, are 150 000 de locuitori și este situat la 470 km de Quito, capitala țării. Drumurile rutiere care duc spre Cuença sînt periculoase în timpul sezonului uscat și devin impracticabile în anotimpul ploilor, astfel că populația preferă călătoria cu avionul. Dar, (după cum consemnau „*New York Times*”, „*Aviation Week and Space Tehnology*” și „*Omni*”) între august 1976 și august 1984 au dispărut pe această rută 6 avioane mari (cu 300 de persoane la bord) și ecuadorienii au constatat uluiți că nu pot găsi nici o explicație rezonabilă pentru aceste incidente stranii.

Prima dispariție de acest gen a fost cea a unui avion al companiei aeriene ecuadoriene „SAETA”, care a plecat spre Quito la 15 august 1976, avînd 56 de oameni la bord. În ciuda condițiilor de zbor excelente, aparatul a dispărut fără un singur mesaj de alarmă. Cercetările echipelor de salvare au durat aproape două luni, acoperind o suprafață de peste 2 000 km², dar nu s-a putut descoperi nici un fragment de epavă...

În septembrie 1977, un aparat de tip *Vickers Viscount*, aparținînd Serviciilor Aeriene Naționale Ecuadoriene (SANE), s-a prăbușit în zona masivului Zhanon din apropierea orașului Cuença, iar cei 33 de pasageri de la bord au dispărut. Patru luni mai tîrziu, la 29 decembrie 1977, un avion bimotor al „SANE” se prăbușea în aceeași regiune, iar epava și cei 25 de oameni pe care îi transporta piereau fără urmă...

În august 1978 dispărea în apropiere de Cuença un cvadrimotor de transport C 47 *Skytrain* (aparținând Gărzii Naționale) cu 17 oameni la bord. Echipele de salvare au încercat mai bine de 35 de zile să dea de urma epavei sau a pasagerilor. Zadarnic.

La 23 aprilie 1979 se prăbușea pe *Ruta Morții* un alt aparat al companiei „SAETA”, cu 57 de pasageri la bord. Comisia de anchetă nu a reușit să descopere epava, deși regiunile înconjurătoare au fost survolate de 18 avioane și elicoptere, dintre care unele erau dotate cu dispozitive de teledetecție pe bază de laser și infraroșii.

Interesant este faptul că toate aceste accidente s-au petrecut în condiții atmosferice ideale și la o altitudine care excludea posibilitatea formării unei furtuni de tip CAT (fenomen explicat în partea a III-a). Catastrofele neputînd fi provocate nici de fulgere globulare, trăsnete sau alte tipuri de descărcări electrice, ipotezele se dovedesc, una după alta, tot mai inconsistente. Versiunea după care avioanele au fost sechestrare de traficanții de droguri iar pasagerii transformați în sclavi pe plantațiile clandestine de marijuana a fost calificată de autoritățile ecuadoriene drept „absurdă”. Într-adevăr, este greu de crezut că, în epoca detecției prin sateliți, poate exista un aeroport ascuns în junglă, care să posede o pistă de aterizare atît de mare încît să permită aterizarea unor aparate cvadrimotoare.

La sfîrșitul anului 1983, un cvadrimotor de tip *Boeing 737-200*, avînd la bord 119 pasageri de diverse naționalități, s-a prăbușit la scurt timp de la decolarea din Cuença. Condițiile atmosferice erau ideale și avionul fusese verificat înainte de plecare, excluzîndu-se posibilitatea unei defecțiuni tehnice, mai ales că echipajul nu a transmis nici un semnal de alarmă. Echipele de salvare nu au reușit să găsească nici unul din cei 119 oameni dispăruți sau epava aparatului.

După cum consemna revista „*Nature*”, în 1984, Institutul Ecuadorian de Cercetări ale Fenomenelor Extraterestre afirmă că în zona Cuença au fost înregistrate fenomene magnetice ieșite din comun, iar experiențele efectuate în regiune au relevat prezența unor fluxuri magnetice de origine nedeterminată încă. Cercetătorii britanici, francezi, americani și ecuadorieni au observat că singurul lac din

apropierea oraşului Cuença este locul unei adevărate drame ecologice : în timpul migraţiei anuale de reîntoarcere a păsărilor din sudul continentului spre regiunile nord-americane, zeci de mii de păsări care survolează lacul se aruncă în picaj spre apele sale, sinucigîndu-se în masă. Fenomenul nu a putut fi explicat, dar experţii britanici sînt de părere că simţul orientării păsărilor este distrus dintr-o cauză necunoscută, în timp ce ornitologii ecuadorieni consideră că pe fundul lacului ar exista o sursă naturală de infrasunete care provoacă tulburări psihice fiinţelor vii. Aceasta nu justifică prăbuşirea sau dispariţia avioanelor, întrucît rutele aeriene nu survolează lacul. Autorităţile ecuadoriene au cerut sprijinul comunităţii ştiinţifice internaţionale pentru elucidarea acestei enigme, dar expediţiile organizate pînă acum nu au putut aduce deocamdată nici o clarificare.

În ianuarie 1947, agenţia TASS anunţă că un avion C 47, aparţinînd aviaţiei sovietice, s-a prăbuşit pe gheţarul Tahomsk, la 3 500 m altitudine. După o săptămînă echipele de salvare au găsit epava aparatului. Avea botul înfipt în gheaţă, iar aripile erau rupte. „Interiorul fuselajului era pătat de sînge, dar trupurile celor 32 de pasageri şi aviatori de la bord dispăruseră fără urmă“, scria comandantul grupului de intervenţie în raportul său, adăugînd că „pe o rază de 800 km împrejur nu există nici o aşezare omească“. Expertiza a dovedit că motoarele avionului *nu* fuseseră defecte în momentul prăbuşirii.

1 octombrie 1948. Locotenentul George Gorman, din North Dakota National Guard, se apropia de aeroportul Fargo (statul North Dakota-S.U.A.) pilotînd un avion F 51. Era ora 21 şi aeroportul aprinsese toate luminile pentru a-i ajuta pe piloţi să găsească pista. În momentul cînd se pregătea să aterizeze, aparatul lui Gorman a fost însă brusc depăşit prin dreapta de „ceva“ care părea lumina din coada altui avion. Scoţînd cîteva imprecaţii la adresa inconştienţului care-i periclita coborîrea, Gorman se adresează imediat turnului de control cerînd prioritate. Spre uimirea sa, primi răspunsul că nici un alt avion nu este aşteptat în zonă timp

de o oră, precum și ordinul de a verifica aparatul necunoscut. Locotenentul viră strîns și porni cu viteză maximă în urmărirea intrusului. Cînd ajunse la aproape 1 000 metri de el, observă că suprafața luminoasă se mărise și devenise strălucitoare, iar obiectul, mărimdu-și viteza, s-a lansat într-o serie de manevre atît de dificile, încît *F 51* nu reușea să le urmeze decît cu mare dificultate. După cîteva minute de acrobații epuizante, Gorman constată cu groază că „obiectul” se întoarce brusc într-un looping incredibil și îl atacă frontal cu atîta hotărîre, încît numai reflexul aproape inconștient de a intra în picaj i-a salvat viața. În timpul coborîrii vertiginoase, cu peste 800 km/h, locotenentul a zărit aeronava străină urcînd rapid și dispărînd într-un strat de nori. Avionul său fiind avariat, datorită solicitărilor la care fusese supus, pilotul s-a întors și a aterizat pe aeroportul Fargo, care urmărise „duelul” prin radar.

La 24 ianuarie 1949, Serviciul Meteorologic al USAF a încheiat ancheta printr-un studiu, care susținea că Gorman urmărise un balon meteo luminos. Locotenentul a protestat violent, afirmînd pe bună dreptate că nu există nici un balon care să evolueze cu viteză și mobilitatea obiectului pe care-l urmărise și că, în orice caz, nu vede cum ar fi posibil ca un balon meteo să atace frontal un avion de vînătoare. În 1953, cercetătorul american D. Keyhoe (care studia dosarul Gorman) a constatat că Serviciul Meteorologic prezentase în mod deliberat un raport fals : deși un balon fusese într-adevăr lansat la 1 octombrie 1948, depozițiile militarilor care îl urmăriseră cu teodolitul atestau faptul că el zburase exact în direcția opusă celei în care Gorman a urmărit ciudatul obiect aerian...

În ceea ce privește *F 51*, el era noua denumire a cunoscutului *North American P 51 Mustang*, cel mai bun avion de vînătoare cu motor clasic produs de S.U.A. în cel de-al doilea război mondial. După sfîrșitul conflagrației, *Mustang* a fost menținut ca principalul aparat de vînătoare al USAF pînă în 1950, fiind folosit în serviciul operațional pînă în 1955 sub denumirea de *F 51*. Datorită perfecționărilor aduse (radar de bord, motoare mai puternice), calitățile lor de

manevrabilitate și viteză le făceau superioare multor avioane cu reacție contemporane lor.

La începutul anului 1953, de pe aeroportul din Calcutta își lua zborul un avion de pasageri tip *Comet*. Acest aparat, mândria aviației civile britanice, era considerat una dintre cele mai sigure aeronave ale timpului. La câteva minute de la decolare piloții comunicau turnului de control că un obiect straniu evoluează în apropierea lor. Brusc, legătura radio s-a întrerupt și, după 4 minute, avionul s-a zdrobit de sol arzînd ca o torță. În acel moment condițiile meteo erau excelente, iar în văzduh nu se mai afla nici un alt avion, ecranul radarului de la sol înregistrînd doar semnalul emis de *Comet* !

La 23 noiembrie 1953, stația de detecție aeriană a bazei Kinross (statul Michigan — S.U.A.) semnala prezența unui obiect zburător necunoscut. În apropiere patrula un avion cu reacție *North American F 86 Sabre* și comandantul aeroportului a ordonat pilotului, locotenentul R. Wilson, să procedeze la interceptarea intrusului. Echipa radarului urmărirea pe ecran avionul *Sabre* care se apropia cu mare viteză de țintă cînd, spre stupoarea generală, aparatul de vînătoare s-a contopit fulgerător cu aceasta, pe monitor apărînd acum doar un singur impuls luminos. Uluiți, operatorii au văzut apoi cum pata strălucitoare virează la stînga și dispare cu o viteză incredibilă. Totul se petrecuse în mai puțin de 8 minute... Încercările de a restabili legătura cu lt. Wilson au fost inutile. Timp de trei săptămîni zona a fost cercetată de numeroase avioane și scotocită de unități motorizate, făcîndu-se tot posibilul pentru a se descoperi măcar cîteva fragmente ale aparatului pierdut. Căutările s-au extins asupra Lacului Superior, situat în apropierea bazei, apoi în pădurile de pe maluri. Zadarnic. Locotenentul și avionul său se volatilizaseră pur și simplu, spre nedumerirea autorităților și a comisiei de anchetă, care s-a văzut pusă în situația de a clasa cazul din cauza „datelor insuficiente“.

În 1979, patru avioane militare spaniole de tip *F 4 Phantom* (care efectuau un zbor de antrenament) s-au prăbușit *simultan* în provincia Murcia (sudul Spaniei). Toți membrii echipajelor au fost găsiți morți, anunța Agenția Reuter. Raportul comisiei de anchetă se încheia astfel : „Se pre-

supune că aparatele, zburînd în formație compactă, s-au ciocnit în cursul antrenamentului“. Este de reținut prudența membrilor comisiei care *au presupus* și nu *au afirmat* acest lucru pentru că, într-adevăr, este greu de explicat cum de poate fi posibil ca PATRU echipaje să piardă *simultan* controlul aparatelor și să se ciocnească în condiții de zbor foarte bune. Acceptînd totuși ipoteza coliziunii, este puțin probabil ca toți membrii echipajelor să-și piardă viața instantaneu, astfel încît nici unul să nu reușească parașutarea sau măcar să emită un semnal radio de alarmă.

La sfîrșitul anului 1979, un aparat de vînătoare de tipul *Grumman F 14 Tomcat*, avînd la bord 3 aviatori militari cu o mare experiență de zbor, a decolat într-o dimineață senină de pe puntea unui portavion american aflat în Oceanul Atlantic. Zborul nu constituia decît o patrulare de rutină, iar în condițiile meteo și tehnice ideale în care începuse, se anunța de-a dreptul plictisitor pentru echipaj. Dar, la 30 de minute după părăsirea pistei, cînd avionul ieșise din raza de acțiune a radarului navei, legătura radio s-a întrerupt brusc. A fost declanșată alarma. Timp de 8 zile, 62 de avioane, elicoptere și hidroavioane (precum și 7 vase) au „scormonit“ asiduu întreaga zonă. Fără succes. *Tomcat* și echipajul său dispăruseră pentru totdeauna, fără să lase nici cea mai mică urmă („*New York Times*“, decembrie 1979).

Trebuie reamintit că *F 14* este la ora actuală unul dintre cele mai complexe și mai moderne avioane din lume : viteza mare (2,5 Mach), plafonul de zbor și manevrabilitatea cu totul deosebite, armamentul de bord și mijloacele de detecție ultraperfecționate, fac improbabilă ipoteza că ar fi fost distrus de un inamic sau de o furtună CAT atît de rapid încît piloții nu au avut timp să se catapulteze sau să emită un semnal de alarmă. Este la fel de greu de crezut faptul că în cazul unei defecțiuni tehnice, dispozitivele de salvare nu ar fi funcționat. Astfel încît comisia de anchetă nu a reușit decît să încadreze cazul printre cele petrecute „în condiții neelucidate, încă“, după cum scria revista „*Science Digest*“ în 1979.

La 26 aprilie 1980, Agenția Reuter anunța că un avion *Boeing 727* al companiei „DAN-AIR“ a dispărut cu o zi înainte, în timp ce zbura deasupra Atlanticului, avînd

146 de pasageri la bord. Nu s-au putut afla cauzele accidentului, căci altitudinea mare de zbor și condițiile meteorologice favorabile exclud ipoteza unei furtuni CAT, iar brusca încetare a legăturii radio nu poate fi justificată nici de o defecțiune tehnică a aparatului, nici de un atentat terorist.

La 28 iunie 1980, un avion de pasageri *Douglas DC 9*, aparținând unei companii aeriene italiene, s-a „volatilizat” cu 81 de persoane la bord. Catastrofa s-a petrecut deasupra mării, în dreptul localității Ustica (situată între Bologna și Palermo) și, ca de obicei, echipajul nu a avut timp să lanseze nici măcar un semnal de alarmă. A doua zi s-au descoperit câteva resturi de fuselaj pe suprafața mării și s-a presupus că avusese loc o explozie în aer căci, dacă avionul ar fi avut o defecțiune, fiind obligat să amerizeze, piloții dispuneau de timpul necesar să anunțe prin radio aeroportul. Care să fi fost însă cauza unei explozii atât de violente, încât a pulverizat practic un aparat în greutate de aproximativ 52 de tone ? Toate sfărîmăturile găsite nu cîntăresc împreună decît aproape 20 de kg ! În al doilea război mondial, bombardierele grele (30—60 tone) își continuau zborul cu două motoare din patru în flăcări sau cu fuselajul găurit ca o strecurătoare de exploziile proiectilelor AA. Este practic imposibil ca un sabotaj sau un atentat terorist, fie chiar și o bombă pusă lîngă motoare sau rezervoarele de combustibil, să poată provoca o deflagrație cu o asemenea putere distructivă. De altfel, cercetările efectuate de poliție au infirmat ipoteza unei acțiuni teroriste, iar compania a respins posibilitatea unei defecțiuni tehnice, precizînd că aparatul ieșise recent dintr-o revizie generală. Condițiile meteorologice erau excelente, fiind exclusă pînă și manifestarea unei furtuni CAT. Ministrul italian al apărării a dezmințit zvonurile care susțineau că *DC 9* s-ar fi ciocnit cu un avion militar (într-adevăr, stațiile radar terestre nu au înregistrat în zonă decît prezența aparatului care a explodat). Aceeași oficialitate a negat și eventualitatea doborîrii avionului de o rachetă în urma unei erori de tir declarînd că, deși regiunea era afectată manevrelor NATO, în săptămîna 23—29 iunie nu existau acolo nici un fel de trupe sau armamente și nu se desfășura nici o aplicație militară („*Il Tempo*”). Un vas de pasageri de pe linia Palermo-Neapole a anunțat că ar fi observat două

salve de trăsătoare în zona unde a avut loc accidentul, dar compania proprietară a aeronavei DC 9 a declarat că la bordul acesteia nu se afla nici un fel de armă, iar un eventual atac cu tunuri sau mitraliere nu ar fi putut distruge atât de rapid un aparat cu asemenea dimensiuni. În decembrie 1980, experții americani au emis ipoteza că avionul s-ar fi ciocnit în aer cu „un corp străin, poate un meteorit sau un corp de rachetă” (*„Aviation Week and Space Tehnology”*). Astfel de „obiecte” se prăbușesc liber în atmosferă și au mase în general mici, deci șansele producerii unui astfel de incident sînt extrem de scăzute. Se pare că declarația a fost făcută mai ales în scopul liniștirii opiniei publice dar, pentru cunoscători, termenul „corp străin” folosit într-un raport oficial al aviației americane este semnificativ.

Relatările aviatorilor menționează de multe ori contacte cu obiecte aeriene neidentificate și este foarte probabil că, dacă nu ar exista teama de a se expune ironiilor, sancțiunilor disciplinare sau chiar pericolului de a-și pierde slujbele, astfel de rapoarte ar fi de cel puțin două ori mai numeroase. Cu toate acestea, versiunile oficiale resping în general orice consemnare de acest gen, motivînd că aviatorii „au confundat obiectele văzute”. Dar echipajul unei aeronave este familiarizat pe deplin cu orice fenomen atmosferic, astronomic sau meteorologic (halouri luminoase, fulgere globulare, planete și stele strălucitoare, comete, miraje ale aerului). Aviatorii cunosc perfect aparatele terestre (avioane, elicoptere, rachete, sateliți sau baloane) precum și orice element aerian de natură biologică (roiuri de insecte, stoluri de păsări etc.). Piloții trebuie să cunoască în mod obligatoriu siluetele aeronavelor civile sau militare produse pe Terra și, chiar dacă unele construcții secrete le sînt necunoscute, ei vor ști să le identifice originea după o serie de elemente specifice nivelului tehnologic atins pe plan mondial în momentul respectiv : viteză maximă, mod de zbor sau formă etc. În general, indiferent de destinația, modul, tipul și locul unde au fost construite, condițiile în care au fost observate, toate aparatele aeriene realizate pe Terra au o serie de puncte comune, detalii uneori insignifiante, ce nu pot scăpa însă specialiștilor. De aceea, rapoartele aviatorilor și în spe-

cial ale astronautilor (al căror antrenament dezvoltă calități deosebite și care posedă o cantitate remarcabilă de cunoștințe tehnice și științifice) trebuie luate în considerare, căci fenomenele care le-au determinat nu pot fi decît ieșite din comun pentru a atrage atenția acestor oameni greu impresionabili și obișnuiți cu insolitul. Datorită antrenamentului special și severelor examene psihice și fizice care preced orice zbor, aviatorii sînt foarte puțin susceptibili la halucinații individuale și cu atît mai puțin colective. Din acest motiv, catastrofele de acest fel sînt atît de stranii încît par a sfida logica, provocînd o adevărată „rup-tură de explicație“ așa cum observa astronomul dr. J. A. Hynek.

Un caz tipic pentru această situație este cel întîmplat în luna iulie 1954, cînd un avion de vînătoare *F 94 Star-fire* a decolat de la baza Griffiss AFB pentru a intercepta un O.Z.N. Cînd aparatul a ajuns în apropierea obiectului neidentificat, o „căldură de furnal“ a învăluit cele două cockpituri. Respirînd cu mare greutate, pilotul a deschis geamul carlingii sale. Prin vîlul de aer cald care tremura făcînd siluetele neclare, el a reușit totuși să-l vadă pe observatorul radar, deschizînd carlinga din spate și sărînd cu parașuta. Uimit, pilotul a încercat aviofonul și radioul constatînd că sînt moarte. Atunci, dezorientat sau cuprins de panică s-a parașutat și el, abandonînd avionul, care s-a prăbușit peste un orașel din apropiere, omorînd patru persoane și rănind alte cinci. Radarele bazei au stabilit fără urmă de dubiu că O.Z.N.-ul nu își schimbase traiectoria la apariția avionului de vînătoare, menținînd o viteză și un curs constante pînă cînd a ieșit din raza de acțiune a stațiilor de la sol.

În cartea sa „*Aliens From Space*“ (New York, Doubleday, 1973), maiorul de aviație D. Keyhoe atrăgea atenția asupra faptului că raportul aviatorilor de pe *F 94* a fost „îngropat“ printre documentele clasificate de USAF ca „SECRETE“. Keyhoe divulgase deja publicului american, în cartea sa „*The Conspiracy of the Flying Saucers*“ (publicată pentru prima oară în 1955), metodele de lucru ale USAF, care decisese „să reducă la minimum informațiile despre OZN-uri aduse la cunoștința opiniei publice“.

Faptul că regulamentele secrete ale USAF (AFR—200—2, JANAP ; AFR 80—17 etc.) prevedeau o „campanie de inducere în eroare a publicului“, a provocat un val de indignare, cu atât mai mult cu cât inițiativa se datora faimoasei CIA (Central Intelligence Agency) care „preluase“ problema fenomenului OZN la începutul anilor '50, instituind un „progam național de disimulare“. Acesta a continuat, după afirmațiile multor cercetători serioși, (ca Hynek, Keyhoe sau Mac Donald) în perioada Proiectului „Blue Book“ și a Raportului Condon, ajungînd să-și pună amprenta pe modul în care este studiat fenomenul O.Z.N. și astăzi.

PARTEA a III-a

„Ruptura de explicație“

„Ruptura de explicație“

„Cînd mintea omenească este confruntată pe neașteptate cu realități care sînt incomode, refuzînd să se însezeze în imaginea lumii înconjurătoare admisă în mod obișnuit, asistăm la un efort disperat de a depăși acea «ruptură», mai degrabă emoțional decît intelectual, căci această ultimă atitudine ar necesita o recunoaștere cinstită a insuficienței cunoștințelor noastre. Se depun eforturi frenetice fie pentru a găsi o explicație *ad-hoc* în vederea «salvării fenomenului», fie pentru a discredita datele. Cînd sîntem puși în fața unei situații care depășește cu mult capacitatea noastră de înțelegere, se pare că intră în funcțiune o «cenzură» mentală, ce tinde să blocheze sau să evite un fenomen «prea straniu» și să ne facă să căutăm refugiu în ceea ce ne este familiar“ (J. Allen Hynek : „*The UFO Experience — A Scientific Inquiry*“ — Regnery Comp., Chicago, 1972).

Opinia publică își imaginează *Triunghiul Bermude-lor* ca pe un fel de gigantică „zonă a morții totale“, care distruge orice avion sau navă ce îndrăznește să o traverseze. În realitate, regiunea este străbătută și în momentul de față de un trafic intens, nestînjinit de disparițiile care au loc cu o enervantă lipsă de regularitate, — atît în timp cit și în spațiu. Pînă acum nu s-a reușit întocmirea unor hărți sau calendare cu pretenții de seriozitate asupra zonelor geografice sau perioadelor anului care prezintă un grad mai mare de pericolozitate. În apele *Triunghiului* au loc cercetări științifice sau expediții de salvare la scară mare (zeci de nave și avioane) în timpul cărora nu se în-

tîmplă nici un accident, pentru ca, deodată să reînceapă disparițiile enigmatice, izolate, în mijlocul unui trafic ce poate fi comparat doar cu cel din Canalul Minecii ! Or, această neregularitate a fenomenului (repetabilă sub o formă sau alta și în alte zone ale globului cu reputație de straniețate, dar în măsură mult mai mică) constituie, înainte de toate, motivul „rupturii de explicație“. Ca și în cazul fenomenului O.Z.N., incidentele enigmatice suscită discuții aprinse nu atît datorită existenței lor (indiscutabilă — de altfel), cît mai ales faptului că sînt plasate în afara actualelor noastre posibilități de înțelegere și interpretare. Poate de aceea ipotezele explicative sînt atît de variate, încît ar fi imposibil de menționat în totalitate, autorii oprindu-se doar asupra celor care prezintă suficiente garanții de seriozitate, pentru a fi prezentate.

TROMBE ȘI ANTITROMBE MARINE

Trombele marine, uriașele coloane de apă ce țîșnesc din ocean ca niște obeliscuri lichide înălțate de natură pentru a-și dovedi forța, au fost deseori considerate ca principalele cauze ale mării majorității a naufragiilor din *Triunghiul Bermudelor* sau Oceanul Pacific. Dar, în ciuda aserțiunilor lipsite de orice bază științifică, această ipoteză n-ar putea fi valabilă decît pentru catastrofele *maritime*, căci înălțimea celor mai mari trombe observate de-a lungul timpului nu a depășit cîteva zeci de metri, deci zborul avioanelor nu ar putea fi afectat de acest fenomen. Analizată mai atent însă, ipoteza se dovedește, chiar în cazul naufragiilor, inconsistentă. Deoarece este greu de admis că o navă modernă de mare tonaj nu ar putea evita sau nu ar rezista impactului cu o trombă marină, susținătorii acestei teorii s-au concentrat asupra cazurilor de dispariții ale unor vase mici (sub 1 000 tdw) sau a corăbiilor cu pînze din secolele trecute, „evitînd“ să amintească despre celelalte naufragii.

Oricît de „elastică“ s-ar dovedi însă toleranța cercetătorilor preocupați în mod real de fenomen, aceștia nu pot trece cu vederea numeroasele exemple de nave mici care au reușit să supraviețuiască întîlnirilor cu temutele trombe.

Astfel, în ianuarie 1643, *Heemskerk* și *Zeechen* (cele două corăbii ale expediției căpitanului olandez Abel Tasman) au fost surprinse la extremitatea nordică a Australiei de un violent uragan care a ținut o noapte întreagă. Jurnalele de bord consemnau faptul că navele au reușit să se strecoare printre numeroasele trombe marine care se ridicau dintre valurile agitate, scăpînd fără să piardă nici un singur om. Trebuie remarcat că vasele puse de guvernatorul Jawei (Anton van Diemen) la dispoziția lui Tasman erau vechi de peste două decenii, aveau tonaj mic și nu prezentau siguranță în navigație...

Ulterior, incidente asemănătoare au mai fost raportate și de Cook, D'Urville, Litke și alți faimoși navigatori, care au izbutit, datorită măiestriei echipajelor lor, să scape teferi în urma întîlnirii cu temutele coloane de apă.

În iulie 1975, pescadorul australian *John Benett* (860 tdw) a avut de înfruntat în Oceanul Pacific o furtună extrem de puternică, în cursul căreia a fost lovit de două trombe. Nava a rezistat cu succes prăbușirii maselor lichide peste bord, reușind să iasă din zona periculoasă numai cu ușoare avarii ale suprastructurii și să ajungă la Sydney în seara aceleiași zile.

Antitrombele marine (numite astfel datorită formei exterioare, asemănătoare unor trombe, dar descendente) sînt vîrtejuri specifice *Triunghiului Bermudelor*, gigantice sorburi cu adîncimea de zeci de metri, în care apa se rotește cu 0,5m/s (aproape 1 nod). Diametrul unui astfel de vîrtej poate ajunge la cîțiva kilometri, iar în zona lor apar uneori cîmpuri electromagnetice ce provoacă dereglarea busolelor și oprirea ceasurilor. În iulie 1977, în regiunea insulelor Bermude s-a desfășurat programul internațional de cercetări științifice *Polimode* la care au participat peste

1 000 de specialiști din S.U.A., Marea Britanie, Franța, U.R.S.S., Olanda, Canada, Italia și Japonia, dispunând de peste 20 de nave oceanografice și aproape 100 de avioane, hidroavioane și elicoptere. Scopul cercetărilor era determinarea cauzelor acestui fenomen necunoscut pînă atunci științei și care fusese acuzat de a fi provocat catastrofele din *Triunghi*. După terminarea programului *Polimode* însă, oamenii de știință au constatat că nu pot avansa decît ipoteze privind curenții spiralați ce deplasează masele de apă din largul Atlanticului spre coastele americane.

În final au rămas în studiu doar două ipoteze privind fenomenul investigat. Una dintre ele susține că „antitrombele“ iau naștere într-un mod asemănător curenților de convecție, care au o mișcare verticală și sînt determinați de diferențele de temperatură între straturile de apă. În general, zonele maritime care sînt supuse intens radiațiilor cosmice au o apă foarte transparentă, ce permite luminii solare să pătrundă la mare adîncime, încălzind astfel o pătură destul de groasă de lichid. Acest strat cu temperatură mai ridicată decît al celor care-l înconjoară are o permanentă tendință de evaporare, dînd naștere unei mișcări ascendente a apei, accelerată de curenții de convecție verticali, ce se formează prin amestecul continuu al păturilor reci, de mare adîncime, cu cele calde situate deasupra lor. Stratul de apă rece tinzînd să-l înlocuiască pe cel cald, provoacă o înmagazinare în ocean a căldurii emise de soare, la adîncimi din ce în ce mai mari, declanșînd apariția, la un moment dat, a unor gigantice vîrtejuri lichide.

Cealaltă ipoteză consideră drept cauză a formării „antitrombelor“ tot diferența de temperatură dintre păturile de apă, dar susține că stratul cald ar fi plasat de fapt pe fundul oceanului. Aceasta s-ar datora încălzirii apei la zona de contact cu magma incandescentă care străbate, prin fisurile Marii Dorsale Atlantice, din interiorul Terrei spre suprafață. Această teorie are însă un grad de probabilitate mai redus, căci, pînă în prezent, nu au fost detectați vulcani activi sau crevase pe fundul *Triunghiului Bermudelor*.

Oricare ar fi cauza fenomenului, faptul că el s-ar afla la originea catastrofelor din regiune este o speculație greu de susținut. Dacă în privința aeronavelor analiza apare de la început ca lipsită de sens (plafonul de zbor situează avioanele în afara oricărui pericol din acest punct de vedere), motivele pentru care nici vasele nu pot fi afectate de fenomen sînt :

1. Forța de atragere spre fundul mării a unor mase de apă care au viteza de 1 nod este net inferioară puterii motoarelor vaselor moderne, ce se pot deplasa cu peste 10—40 noduri. Chiar și în cazul unor corăbii cu pînze, forța vîntului le poate imprima viteze de 5—18 noduri, suficiente pentru a se opune vîrtejului și a ieși din zona periculoasă. Doar într-un caz cu totul deosebit, în care direcția vîntului ar corespunde cu direcția de deplasare a maselor de apă sau viteza lui ar fi nulă, corabia ar fi amenințată. Dar, fapt cel puțin straniu, au existat cazuri cînd două corăbii navigau împreună în *Triunghi* și, în cursul unei violente furtuni, una dintre ele a dispărut, iar cealaltă și-a continuat nestingherită drumul. În ipoteza formării unei „antitrombe“, aceasta ar fi înghițit ambele vase, distanța dintre ele fiind prea mică pentru ca numai una să reușească evitarea sorbului și cealaltă nu.

2. „Antitrombele“ nu se formează instantaneu, ci în perioade relativ mari de timp, fiind însoțite de numeroase fenomene caracteristice care îi avertizează pe navigatori, delimitînd cu precizie zona periculoasă. În consecință, nici o navă nu poate fi surprinsă de o antitrombă apărînd brusc sub carena ei și înghițind-o înainte de a lansa măcar un S.O.S. De altfel, vasele și avioanele participante la *Polimode* au avut ocazia să intre de două ori în perimetrul unui astfel de vîrtej care, deși puternic, nu a putut învinge forța motoarelor. „Legendele stîrnite de comparația cu pîlnia ucigașă a Maelström-ului nu își au locul. Vîrtejurile din *Triunghiul Bermudelor* nu pot scufunda o navă modernă, fiind cu atît mai puțin periculoase pentru avioane, în ciuda unor dereglări temporare pe care cîmpurile electromagnetice formate în jurul lor le provoacă busolelor și ceasurilor electrice“, conchidea în 1984 revista științifică britanică „*Nature*“.

MIRAJE ȘI HALUCINAȚII

Descoperirea, în 1983, a epavei avionului american de transport *Super Constellation* aduce unele elemente noi în contextul fenomenelor petrecute în *Triunghiul Bermudelor*. Primele examinări efectuate de scafandri, au relevat faptul că trenul de aterizare și flapsurile erau scoase, ca și cum aparatul s-ar fi pregătit pentru aterizare. Dacă motivul întreruperii zborului ar fi fost o defecțiune tehnică (cercetarea motoarelor a arătat însă că ele funcționau în momentul incidentului), aeronava, găsimdu-se deasupra mării, la 30 de mile distanță de cel mai apropiat țărm, pilotul ar fi fost obligat să *amerizeze*. În această situație el nu ar fi scos în nici un caz trenul de aterizare, contactul roților cu apa ducînd în mod inevitabil la distrugerea imediată și completă a aparatului prin capotare sau șoc. Pe de altă parte s-a constatat că fuselajul era rupt în două, fragmentele fiind foarte apropiate unul de celălalt. Or, amerizarea are șanse minime să provoace un astfel de efect. Dacă avionul rezistă impactului cu suprafața mării, el se va scufunda încet, pe măsură ce corpul se umple cu apă, rămînînd intact. Acest lucru se întîmplă numai dacă aparatul este special construit pentru astfel de situații, însă, de cele mai multe ori, o amerizare atrage după sine dezmembrarea celulei și pierderea aripilor sau ampenajului, descompunerea avionului fiind cu atît mai rapidă și mai completă, cu cît marea este mai agitată. .

Un scenariu posibil al celor întîmplate ar fi următorul : datorită unor fenomene de natură necunoscută, simultan cu dereglarea aparaturii de bord, echipajul are iluzia prezenței uscatului în imediata apropiere și ia decizia de aterizare forțată, care se dovedește însă a fi fatală. Descoperirea celor două secțiuni ale avionului în același loc s-ar putea datora unei mări deosebit de calme în momentul accidentului. Ruperea aparatului este posibil să se fi produs ulterior, după scufundare, datorită deplasării sub presiunea curenților submarini din zonă. Dar viteza de aterizare a unui *Super Constellation* trebuia să fie de aproximativ 300 km/h pentru a păstra portanța (capaci-

tatea de a se menține în aer) avionului. În consecință este greu de crezut că o aterizare cu trenul scos la această viteză nu ar fi provocat capotarea aparatului. Ceea ce rămîne și mai dificil de explicat este motivul pentru care nici unul din oamenii de la bord nu a reușit să se salveze, căci în aeronavă se aflau suficiente mijloace pentru acest lucru. Să se fi prelungit într-atît halucinația, încît instinctul de conservare a fost anihilat dincolo de limita de supraviețuire ? Trebuie să se țină seama de faptul că este puțin probabil să se fi blocat toate ieșirile de salvare simultan, astfel încît pasagerii și echipajul să rămînă prizonieri în fuselaj.

În orice caz, o astfel de explicație nu poate fi admisă pentru majoritatea cazurilor de catastrofe aviatice sau maritime întîmplate în *Triunghi*. Echipajele navelor și avioanelor (civile sau militare) sînt prea puțin predispuse la fenomene ca halucinația colectivă, verificarea perfecteii condiții fizice și psihice (obligatorie pentru fiecare misiune) nelăsînd loc incertitudinilor în acest sens.

VÎRTEJURILE LUI SANDERSON

Analizînd fenomenele din *Triunghiul Bermudelor* și din *Marea Diavolului* numeroși cercetători și-au pus întrebarea dacă mai există și alte regiuni ale Terrei în care se petrec incidente similare. Răscolind prin arhive, întocmind statistici și combinînd datele cunoscute pentru a releva eventualele similitudini, ei au ajuns la concluzia că astfel de zone sînt mai numeroase decît ne-am fi putut imagina. Dar nu numai atît : ele sînt distribuite simetric față de ecuator, fiind înșirate de-a lungul paralelelor de 30° latitudine nordică și sudică. Distanța dintre ele este constantă, regiunile repetîndu-se la intervale de 72° de jur împrejurul globului ! Corelațiile care au dus la aceste surprinzătoare rezultate nu sînt date numai de frecvența disparițiilor de nave și avioane, ci se bazează și pe coincidența cu fenomenele de tip O.Z.N.

Conceptul (al cărui nume anglo-saxon este „Vile Vortices“) a fost enunțat pentru prima oară, în 1968, de I. T. Sanderson, președintele „Societății pentru Cercetarea Inexplicabilului“ (S.I.T.U.). În esență, el afirmă că pe Terra există 12 regiuni caracterizate prin manifestarea unor fenomene necunoscute și ale căror consecințe sînt disparițiile de nave și avioane și/sau apariția de O.Z.N.-uri. Cinci zone sînt distribuite în emisfera nordică, în lungul paralelei de 30° și distanțate la 72° una de alta (*Triunghiul Bermudelor*, *Marea Daivolului*, sudul Mediteranei, Afganistan și nord-estul insulelor Hawaii); alte cinci în emisfera sudică, tot în lungul paralelei de 30° și aflate de asemenea la 72° una de alta (în Oceanul Indian la vest de coasta Australiei, în Oceanul Pacific la est de coasta Australiei, în estul Oceanului Pacific, în Oceanul Atlantic în apropierea coastelor Argentinei și în zona insulei Madagascar); ultimele două sînt situate, una la Polul Nord, cealaltă la Polul Sud.

Sanderson a observat că majoritatea acestor zone sînt situate la est de mase continentale, unde curenții oceanici calzi, ce se îndreaptă spre nord, se ciocnesc cu cei reci care se îndreaptă spre sud. Regiunile respective sînt caracterizate și de prezența curenților oceanici de suprafață ce se rotesc în-sens opus celor de adîncime. Aceste particularități provoacă perturbații magnetice care, la rîndul lor, afirmă Sanderson, afectează comunicațiile radio, gravitația și, în anumite condiții, pot fi la originea disparițiilor de vase și avioane ce ar pătrunde în puncte diferite ale spațiului și timpului. Un alt efect semnalat de Sanderson este constatarea uimitorului avans asupra orarului, înregistrat de avioane sosite la destinație cu mult mai devreme decît era prevăzut, astfel încît, singura explicație plauzibilă ar fi fost un vînt din spate cu viteza de peste 500 mile/oră. Cumularea tuturor acestor caracteristici remarcate în zonele respective ar putea fi o soluție pentru enigma disparițiilor de avioane în *Triunghiul Bermudelor*, susține raportul elaborat de S.I.T.U.

Examineate cu atenție, afirmațiile lui Sanderson vădesc însă unele carențe. Dacă, în ceea ce privește *Triun-*

ghiul Bermudelor, argumentele în favoarea clasificării lui ca regiune în care se manifestă fenomene neobișnuite sînt în mare măsură susținute de evidențe documentare, în privința celorlalte zone de „vîrtejuri“, datele sînt din ce în ce mai inconsistente, devenind pînă la urmă simple supoziții, generalizate pe baza altora formulate anterior. Astfel, pentru zona mediteraneană statistica indică pierderea, în condiții neelucidate, a 2 submarine și a 4 vase mici. „Dovada“ pentru Afganistan constă în menționarea fugară a dispariției „unui număr“ de avioane militare în timpul celui de-al doilea război mondial, iar pentru Hawaii argumentele se „subțiază“ și mai mult : un singur avion „volatilizat“ între Hawaii și S.U.A. În ceea ce privește *Marea Diavolului* realitatea nu confirmă în nici un fel teribilele relatări ale legendei. Existența celor 5 „vîrtejuri“ sudice este prezentată fără argumente statistice, statuîndu-se că „analogiile și cercetarea“ au indicat prezența lor, precum și distribuția la 72° una de alta. Polul Nord și Polul Sud au fost adăugate pentru că, în regiunea Polului Nord, „au fost constatate cîteva anomalii spațio-temporale“. Sanderson nu dă nici o explicație privind includerea Polului Sud.

Bazîndu-se pe rezultatele obținute de S.I.T.U., un grup de cercetători au emis ipoteza formei — teoretic — icosaedrice a Terrei, considerată ca un „cristal“ complex — 20 de fețe triunghiulare. Această ipoteză se alătură celei publicate de cercetătorii sovietici N. Gonceiarov, V. Makarov și V. Morozov în revista „*Sputnik*“ (nr. 9/1974) și susține că vîrfurile acestor triunghiuri echilaterale ar corespunde unor zone cu activitate tectonică dinamică, anomalii magnetice, centrelor de minimă sau maximă presiune ale atmosferei, rupturilor uriașe ale scoarței etc.

Dar, chiar presupunînd ipotezele lui Sanderson integral valabile, această ultimă concluzie este greu de acceptat. Este prea puțin probabil să existe posibilitatea de a uni prin linii continue zeci de regiuni de forme neregulate, care se întind pe suprafețe de mii de km², pentru a obține în final, triunghiuri echilaterale egale. De altfel, ipoteza este pur speculativă, nefiind susținută de argumente statistice, iar rezultatele sînt lipsite de valoare

practică, uimitoarea simetrie și distribuție a zonelor respective pe suprafața Terrei fiind rezultatul exclusiv al premiselor teoretice de la care s-a pornit.

ANOMALII MAGNETICE

Numeroasele ipoteze propuse pentru rezolvarea enigmei disparițiilor din *Triunghiul Bermudei* semnaleză (și uneori folosesc drept principal argument) prezența în această parte a globului a unei așa-numite „anomalii magnetice”. După cum se știe, acul busolei nu indică Polul Nord Geografic, ci Polul Nord Magnetic. În funcție de locul unde se face determinarea, unghiul format de cele două direcții (spre Polul Nord Geografic și spre Polul Nord Magnetic) are valori a căror mărime poate ajunge la 20°. Această abatere, de care țin cont în calculele lor toți cei nevoiți a se orienta pe mari distanțe cu ajutorul clasicei busole (exploratori, geologi, geografi etc.) este numită „declinație magnetică”. Valorile ei sînt trecute pe hărțile profesionale și, datorită modificărilor pe care le suportă în timp, organisme tehnice specializate îi măsoară periodic distribuția pe suprafața Terrei, operînd modificările constatate.

Teoreticienii ipotezei „magnetice” privind pierderile din *Triunghi* și din *Marea Diavolului* susțin că aceste regiuni sînt singurele locuri din lume unde acul busolei indică Polul Nord Geografic și nu Polul Nord Magnetic. Într-adevăr, afirmația lor este pe deplin reală, dar necesită unele precizări. Mai întîi, trebuie reamintit faptul că Polul Nord Magnetic se află în apropierea Insulei Prince of Wales (din nordul Canadei) la circa 1 300 km de Polul Nord Geografic. Meridianul care trece prin cei doi poli este numit „linie agonică” și ceea ce îl caracterizează este faptul că, în orice punct de pe el (cu excepția unor regiuni bogate în zăcăminte metalifere și care induc unele abateri) acul busolei va indica Polul Nord Geografic. Simultan însă, datorită poziției specifice, el va arăta și spre

Polul Nord Magnetic aflat, așa cum s-a menționat, pe aceeași linie. Altfel spus, comportamentul busolei nu are nimic anormal, ea continuând să precizeze tot poziția Polului Nord Magnetic numai că locul măsurătorii, având „declinația” zero, sau aproape zero, direcția coincide cu cea a Polului Nord Geografic. Atît *Triunghiul* cit și *Marea Diavolului* sînt regiuni prin apropierea cărora trece acest meridian mai „deosebit”, iar verificările amănunțite au confirmat faptul că zonele respective nu prezintă nimic special din acest punct de vedere. În *Triunghi*, de exemplu, „declinația” nu este niciodată zero, ea crescînd, la valori normale pentru poziția față de Pol, pe măsură ce ne depărtăm de coasta continentului american. Cele două direcții, spre Polul Nord Magnetic și spre Polul Nord Geografic, coincid, deci „declinația” este zero, în Florida, zonă tăiată de „linia agonică”.

Apare astfel ca o culme a ironiei constatarea că singurele regiuni unde vasele nu ar putea să se rătăcească sînt tocmai *Triunghiul Bermudelor* și *Marea Diavolului*. În conformitate cu U.S. Navy, care a efectuat măsurători în zonă (dar nu pentru a elucida misterul *Triunghiului* așa cum s-a afirmat adesea, ci în cadrul programului global de aducere la zi a hărților de navigație), nu au fost detectate nici un fel de anomalii magnetice în *Triunghi*. De altfel, în contrast cu perturbațiile magnetice locale, care pot reprezenta variații importante ale cîmpului magnetic terestru, o anomalie magnetică este o forță extrem de slabă, datorată unor acumulări feromagnetice submarine sau subterane. Ea este mult prea mică pentru a afecta în vreun fel busola unui vas sau avion în trecere. În ceea ce privește furtunile magnetice, impactul asupra aparaturii de bord este ceva mai important. Cauzate de puternice fluxuri de particule încărcate cu energie (emise de soare) care interferează cu cîmpul magnetic terestru, ele au o apariție neregulată, durează citeva ore, iar deviația înregistrată de acul busolei de la valorile reale nu depășește 1—2 grade. Efectul unei astfel de erori asupra navigației este însă nesemnificativ, mai ales că vasele și avioanele au fost dotate încă din al doilea război mondial cu aparatură de bord mai complexă și mai sigură decît busola.

„În timpul zborului pe care l-am efectuat la bordul capsulei spațiale *Gemini 4* am văzut într-adevăr un O.Z.N. Consider ca foarte important de menționat că inițialele O.Z.N. provin de la cuvintele Obiecte Zburătoare Neidentificate. Obiectul pe care l-am văzut rămâne neidentificat. Aceasta nu înseamnă neapărat că este, în consecință, o navă spațială venită dintr-o planetă îndepărtată. Dar nu înseamnă nici că n-ar fi o astfel de navă. Pur și simplu am văzut ceva în zbor, pe care nici eu nici altcineva n-a fost vreodată capabil să-l identifice“.

Relatarea astronautului James McDevitt a provocat stupeoare la vremea respectivă. Analistii au încercat zadarnic să descopere ce anume era corpul semnalat, care a trecut la circa 10—20 de mile de nava americană. Ipoteza că ar fi *Pegasus 2* (un gigantic satelit avînd o antenă lungă de 29 m.) a fost înlăturată imediat, deoarece calculele arătau că el trebuia să se afle în acel moment la peste 1 000 mile depărtare de *Gemini 4*. McDevitt a descris obiectul ca fiind alb, cilindric și dispunînd de un fel de braț întins la exterior. A urmat apoi ipoteza rămășițelor provenind de la ultimele trepte ale unei rachete și chiar posibilitatea prezenței unui vehicul spațial nedeclarat. Dar nici S.U.A., nici U.R.S.S. nu aveau pe orbită obiecte cosmice de asemenea dimensiuni și care să nu fie detectabile de sateliții de observație. Studiul detaliat al filmului făcut de astronaut cu acel prilej, care surprinsese un fel de pată luminoasă pe fundalul negru al cerului, nu a dus la nici un rezultat, încercările de a o identifica eșuînd.

Dar, în timp ce *Gemini 4* evolua pe orbită, un avion de tipul *C 119* se afla în zbor pe ruta Homestead-Grand Turk. Se pare că exact în momentul cînd s-a pierdut orice contact cu acesta și a fost dat dispărut (sîmbătă, 5 iunie 1965), McDevitt a mai observat un alt obiect similar cu cel descris anterior (poate chiar același) deasupra Caraibilor. În 1973, „*International UFO Bureau*“ a publicat o serie de articole în care, bazîndu-se pe relatarea astronautilor și coincidența observației cu dispariția avionului de transport, se emite ipoteza că aeronava ar fi fost „cap-

turată" de un O.Z.N. Ideea nu era nouă, fiind exprimată sub o formă apropiată cu ocazia anchetei declanșate de pierderea celor 5 bombardiere ale „Zborului 19“. Se pare că atunci, exasperat de straniețea întâmplării, un ofițer făcând parte din comisia de anchetă ar fi exclamat : „S-au evaporat de parcă ar fi zburat în Marte !“. Comentariul a marcat momentul cînd posibilitatea conexiunii cu fenomenul O.Z.N. a devenit un factor menționat cu ocazia incidentelor din *Triunghi*. Observațiile făcute de-a lungul timpului demonstrează însă că, în majoritatea cazurilor, atunci cînd un O.Z.N. a fost semnalat în apropierea unui avion, comportamentul său a fost pașnic sau chiar indiferent. Semnificativă este și atitudinea U.S. Air Force care, deși neagă existența, straniilor fenomene aeriene, prin regulamentul *AFR 80-17* stabilește instrucțiuni detaliate pentru piloți privind acțiunile ce trebuie să le întreprindă dacă sînt confrunțați cu o astfel de apariție : „Determinați dacă O.Z.N.-ul poate reprezenta o amenințare pentru S.U.A. și folosiți datele științifice și tehnice obținute prin studierea rapoartelor privind O.Z.N.-urile“. Cea mai mare parte a regulamentului *AFR 80-17* privește rapoartele și anchetele asupra Obiectelor Zburătoare Neidentificate, instrucțiuni referitoare la modul de tratare a fotografiilor acestor fenomene, precum și măsurile care trebuie luate de comandanții bazelor aeriene sau de personalul respectiv în cazul manifestării lor.

Catastrofele aviatice și maritime din ultimii 40 de ani, soldate cu dispariții de genul celor analizate, au dus la formarea impresiei generale că eventualii „vizitatori“ extraterestri ar putea reprezenta un pericol pentru navele și avioanele de pe Terra. Este indiscutabil faptul că toate caracteristicile de zbor ale O.Z.N.-urilor (viteză, manevrabilitate și rezistență) observate pînă acum, sînt net superioare celor ale aeronavelor terestre (inclusiv faimoaselor *F-14*, *SR-71*, *X-15*), precum și navetelor spațiale. Dar, în majoritatea cazurilor, acești posibili „oaspeți“ nu par să dorească stabilirea unor legături cu rasa umană și se mențin într-o rezervă prudentă. Trebuie remarcat că în 90% din „întîlnirile“ cu aparatele militare, acestea au atacat primele. Chiar în cazul catastrofelor avioanelor civile sau militare neînarmate, se pare că aeronavele străine nu au

atacat propriu-zis, căci nici un mesaj radio nu a menționat așa ceva. (Chiar și în cazul raportat de lt. Gorman, „ținta neidentificată“ s-a mulțumit să simuleze un atac frontal, pentru a-l face să înceteze urmărirea.) În concluzie, aceste catastrofe par accidente și nu incidente : singura ipoteză plauzibilă în acest caz ar fi că avioanele au intrat în ruta de zbor a unei astfel de nave și s-au apropiat prea mult de ea. Or, după cum consideră unii specialiști, performanțele O.Z.N.-urilor nu pot fi posibile decât datorându-se unor mijloace de propulsie care utilizează antigravitația, ceea ce ar putea duce la formarea unui câmp de energie propriu funcționalității acestor nave. Prezența lui ar permite explicarea unor fenomene stranii cum ar fi : viteza, manevrabilitatea, indiferența la poziția de zbor, halourile luminoase sau radioactive (care apar doar pe fotografiile în infraroșu sau cu raze X), precum și distrugerea (involuntară) a biosferei în locurile de aterizare. Aceasta este în același timp singura posibilitate (în lumina cunoștințelor terestre actuale) de a explica dispariția fulgerătoare a avioanelor și navelor : în contact cu un astfel de câmp energetic, ele s-ar volatiliza pur și simplu, fără a mai comunica prin radio și fără a lăsa fragmente de epavă. S-ar putea crede la prima vedere că, deși obiectele aeriene neidentificate nu au atacat niciodată direct, simpla apropiere de ele poate fi fatală. Dar, în ultimele patru decenii s-au înregistrat mii de cazuri în care echipajele unor nave, avioane sau capsule spațiale au raportat contacte cu aeronave stranii, menționând invariabil că obiectele pe care le văzuseră depășeau sensibil orice realizare tehnică de pe Terra. Totuși, doar un procent minim (8⁰/₀) dintre aceste „întâlniri“ s-a soldat cu dispariția sau prăbușirea aparatelor terestre. O analiză atentă a acestor catastrofe arată că în peste 90⁰/₀ din cazuri, aeronavele străine au fost incomodate sau atacate direct de oameni. Care echipaj al unui avion de vânătoare de pe Pământ ar asista pasiv la apariția unui aparat străin — inamic potențial — și ar tolera să fie urmărit sau interceptat fără să riposteze ? ! Și totuși, există numeroase rapoarte demne de încredere care atestă că O.Z.N.-urile atacate și atinse în repetate rînduri cu armamentul de bord al unor avioane și nave militare nu au ripostat, ci și-au continuat drumul

netulburate, deși, după cum recunoșteau însăși agresivele echipaje terestre, superioritatea navelor străine era evidentă.

În aprilie 1984, revista enciclopedică americană „OMNI” publica un articol al dr. J. Allen Hynek, în care acesta scria : „(...) Apariții O.Z.N. continuă să fie raportate în toată lumea de piloți militari și comerciali, ingineri, tehnicieni și alți oameni care sînt considerați integri. O.Z.N.-urile nu vor să dispară.

(...) Cum putem explica fotografiile O.Z.N., înregistrările radar neelucidate și celelalte urme fizice ? (...) De ce această constanță în rapoarte O.Z.N. ? De ce nu apar rapoarte despre elefanți roz spre exemplu sau dragoni înspăimîntători ?

(...) În ceea ce mă privește, am sentimentul că, studiind asemenea rapoarte O.Z.N., putem inaugura domeniul științifice pe care abia ni le imaginăm astăzi.

(...) Ar putea avea oare fenomenul O.Z.N. două aspecte ? Ar putea fi granița dintre realitatea noastră și o realitate paralelă, ușa spre o altă dimensiune ? Desigur, nu am ajuns la ultima revoluție în gîndirea științifică ; știința secolelor XXI, XXV sau XXX va conține probabil concepte tot atît de neinteligibile pentru noi ca energia nucleară pentru omul cavelor“.

În mod cert fenomenul O.Z.N. este o problemă de o nebanuită complexitate și a venit vremea ca umanitatea să înceapă a fi pregătită psihologic pentru întîlnirea cu alte inteligențe din Univers. Rezultatele unui astfel de contact (tot mai probabil pe măsura trecerii timpului) se pot dovedi uneori cu totul neașteptate.

Astfel, una dintre cele mai stranii enigme, care se înscrie în contextul mult controversatului fenomen O.Z.N., este dispariția, la 21 august 1915, a regimentului britanic de infanterie *Norfolk*, în timpul bătăliei de la Gallipoli (Turcia). După cum se știe, între 25 aprilie și 9 mai 1915 au avut loc o serie de debarcări ale corpului expediționar anglo-francez în peninsula Gallipoli, urmate de o puternică ofensivă, soldată cu pierderi grele pentru aliați. În timpul luptelor a dispărut regimentul *Norfolk*, compus din 2 712 soldați, subofițeri și ofițeri, iar două avioane de

recunoaștere franceze nu s-au mai întors niciodată la baze.

„Gallipoli, 28 august 1915. Întîmplarea relatată mai jos a avut loc în cursul unei dimineți din ultimele zile ale dramaticei bătălii care se dădea pentru Cota 60 (Sulva Bay) de către A.N.Z.A.C. (Australian and New Zealand Army Corps — n.a.).

Dimineața era senină, fără nori, și ne așteptam la o zi mediteraneană superbă. Am remarcat totuși o excepție : șase pînă la opt nori ca niște pîini rotunde, toți de aceeași formă, planau deasupra Cotei 60. Am observat că, în ciuda unei brize ușoare care sufla dinspre sud, cu $5 \div 6$ mile/oră ($8 \div 10$ km/oră — n.a.), poziția și forma acestor nori rămînea neschimbată. Din postul nostru de observare, situat la 500 picioare înălțime (150 m — n.a.) îi vedeam planînd la 60° față de orizontală. Exact sub acești nori, stătea nemișcat pe sol un altul, de formă elipsoidală, măsurînd 800 picioare lungime (240 m — n.a.), 200 picioare lățime (60 m — n.a.) și 200 picioare înălțime. Acest nor era absolut compact, pîrînd a fi de o structură aproape solidă și se afla la o distanță de 924—1188 picioare ($227 \div 356$ — n.a.) de Cota 60, în interiorul teritoriului menținut de britanici. În afară de noi, au mai făcut aceleași observații și 22 de oameni din secția a 3-a a First Field Company N.Z. adăpostită în tranșeele de la Rhododendron Spur, situate la aproximativ 2 500 yarzi (2 275 m — n.a.) la sud-vest de norul care se afla la sol. Punctul nostru de observare era la doar 300 picioare (90 m — n.a.) de Cota 60 ; vedeam perfect forma și extremitățile acestui nor neobișnuit care, după cum ne-am dat seama, se așezase pe locul unui golfuleț secăt unde se prăbușise un drum (Kaiajik Dere). Culoarea norului era de un gri pal, ca și a celor din aer.

Deodată, am văzut regimentul britanic *Norfolk* intrînd în golful secăt și îndreptîndu-se spre Cota 60. Cînd oamenii au ajuns în fața norului, au intrat în el fără nici o ezitare ; dar nici unul nu a ieșit pentru a porni atacul spre Cota 60. După o oră, cînd și ultimul soldat din șir a dispărut în interiorul norului, acesta s-a ridicat încet de la sol, întîlnindu-se cu ceilalți nori asemănători, pe care i-am menționat la începutul declarației noastre. Pînă

atunci, norii planaseră în același loc, înșirați unul lângă celălalt ca niște boabe într-o păstaie, dar, imediat ce norul de pe pământ s-a ridicat la înălțimea lor, au plecat cu toții în direcția nordului, spre Tracia (Bulgaria — n.a.). După 45 de minute nu se mai vedea nici unul.

Regimentul *Norfolk* a fost dat *dispărut* sau *exterminat* și, la capitularea Turciei (în 1918), prima cerere a Marii Britanii a fost eliberarea prizonierilor din acest regiment. Turcia afirma însă că trupele sale nu au atacat sau capturat acest regiment, care nu a apărut pe frontul Cotei 60. Declarațiile noastre și ale celor din First Field Company N.Z. atestă adevărul acestui răspuns.

Un regiment britanic, în 1914—1918, cuprindea între 800 și 4 000 de oameni. Nu știm câți avea regimentul *Norfolk* ; peste 2—3 000. Dar toți cei pe care i-am văzut au dispărut în acel nor...

Noi subsemnații, foști luptători în A.N.Z.A.C., declarăm sub jurământ că incidentul descris mai sus este absolut adevărat.

Semnat : F. Reichart (Matata, Bay of Plenty) ; R. Newnes (157, King Street, Cambridge) și J. L. Newman (73 Freyberg Street, Octumoctai, Tauranga)". (Jacques Vallée : „*Passport to Magonia*" — Chicago 1969).

În ciuda unor investigații sustinute, autorii volumului de față nu au reușit să găsească și o altă sursă folosită de Vallée (cercetător serios și competent) pentru obținerea acestei declarații, în afară de revista „*Spaceview*". În revista engleză „*Fortean Times*" (nr. 27/1978) și în revista franceză „*Lumières dans la Nuit*" (nr. 201/1981), Paul Begg și respectiv Jean Sider neagă veridicitatea celor susținute în declarația neozeelandezilor, fără a ajunge la vreo concluzie clară în privința celor care au inițiat falsul : neozeelandezii sau Vallée. Jean Sider enumeră în articolul său („*Lumières sur Gallipoli — Août 1915*") 8 argumente, dintre care cele mai importante sînt :

1) Arhivele aparținînd Imperial War Museum conțin acte emise de batalionul 5 din regimentul „*Norfolk*" la cîteva zile după data teoretică a dispariției regimentului.

2) Batalionul 4 din regimentul „*Norfolk*" a dispărut într-adevăr, dar pe 12 august și nu pe 28 august, așa cum afirma declarația.

3) O parte dintre cadavrele celor din batalionul 4 au fost găsite și îngropate spre sfârșitul lunii august, după cum atestă arhivele britanice.

4) F. Reichart a ajuns pe linia frontului abia la sfârșitul lunii august, deci, după dispariția batalionului 4.

La aceste concluzii se mai adaugă și observația lui Paul Begg care notează că nici un document militar oficial britanic nu consemnează declarația celor 3 martori din A.N.Z.A.C.

La prima vedere s-ar părea deci că declarația este falsă și Vallée a fost indus în eroare. Dar argumentelor celor 2 cercetători li se pot aduce o serie de contraargumente deloc neglijabile :

1) Nimeni nu a publicat ceva despre dispariția într-un nor straniu a regimentului „Norfolk”. Dar, în volumul său „*The World Crisis*” (New York, Scribner’s 1928), Sir Winston Churchill, Prim Lord al Amiralității la începutul primului război mondial și autorul planului de debarcare la Gallipoli, menționa regimentul „Norfolk” ca fiind printre unitățile cu cele mai mari pierderi în timpul campaniei („unele regimente, ca «Norfolk», au fost total distruse”). Campania de la Gallipoli (ale cărei scopuri erau : a) cucerirea Strimtorilor ; b) scoaterea Turciei și Bulgariei din război ; c) ajutarea Serbiei aflată într-o situație disperată ; d) stabilirea unei legături mai bune cu Rusia) a eșuat datorită subestimării valorii defensive a terenului, absolut impropriu debarcării și stabilirii unui cap de pod care să permită o ofensivă de mari proporții. În pofida eroismului trupelor britanice și A.N.Z.A.C., erorile comandamentului au fost plătite printr-o baie de sânge și Churchill a trebuit să-și dea demisia din postul de la Amiralitate, intrînd într-o lungă eclipsă politică. Este remarcabilă deci menționarea în 1928 a completei distrugerii a unui regiment britanic, într-o campanie de care era răspunzător.

Alt autor de prestigiu, căpitanul Th. Frothingham („*The Naval History of the World War*” — Cambridge, Harvard 1925) nu pomeneste nimic despre regimentul „Norfolk”, dar menționează un incident curios în care a fost implicată flota anglo-franceză care participa la bătălia Strimtorilor. În după-amiaza zilei de 28 august, două

avioane de recunoaștere franceze au fost trimise să cerceteze niște ciudați „nori“ cenușii care survolau navele aliate, la circa 1 000 m altitudine. Echipajele cuirasatelor engleze și franceze au observat cum cele două aparate au intrat în „escadra“ compactă a norilor cenușii, după care le-au pierdut din vedere. Avioanele nu au mai revenit niciodată la bază, cei patru aviatori francezi fiind dați „dispăruți deasupra mării“. S-a presupus că ciudații nori, de formă elipsoidală, rotundă sau de fus erau de fapt dirijabile germane, care au doborât cele două avioane (neînarmate). Dar aceasta nu explică motivul pentru care „dirijabilele“ nu au bombardat flota aliată sau imposibilitatea găsirii unor fragmente ale avioanelor, într-o zonă restrinsă și intens străbătută de navele engleze și franceze. Ipoteza doborârii aparatelor franceze de aviația turcă a căzut de la sine, în 1915 Turcia avînd doar cîteva avioane și o aeronautică militară pur simbolică.

2) Martorii neozeelandezi nu făceau parte din trupele britanice, ci din A.N.Z.A.C. și, prin urmare, nu aveau de unde să cunoască precis efectivul și matricola unităților engleze cu care veneau în contact, mai ales pe linia frontului, unde situația se putea schimba de la o clipă la alta. De aceea, folosirea titlaturii de „regiment“ în declarație are o valoare mai curînd simbolică, martorii admitînd că nu cunoșteau efectivul trupelor dispărute. Pînă la sfîrșitul campaniei, regimentul „Norfolk“ a fost complet distrus după cîte atestă arhivele britanice, din cei 2712 soldați, subofițeri și ofițeri scăpînd doar... 6 ! Nu se pot stabili condițiile dispariției sau decimării fiecărei companii și fiecărui batalion, așa că este foarte posibil ca neozeelandezii să fi văzut într-adevăr un fenomen asemănător celui descris, în care să fi fost implicat un batalion sau o altă unitate a regimentului „Norfolk“. Faptul că batalionul 5 a continuat să emită documente militare cîteva zile după 28 august nu dovedește nimic, pentru că acestea au fost *ultimele* sale documente, dinaintea decimării într-un fel sau altul a tuturor unităților care-l compuneau !

3) Argumentul potrivit căruia martorii au ajuns în zona Kaiajik Dere la sfîrșitul lunii august, nu are decît o valoare relativă, arhivele britanice menționînd data cînd

întregul regiment neozelandez trimis ca întărire englezilor și-a ocupat pozițiile. Nu există date precise despre diversele sale unități și este foarte posibil ca batalionul sau doar compania din care făceau parte martorii să fi ajuns pe linia frontului mai devreme.

De altfel, un timp s-a negat chiar existența martorilor în sine, deoarece un cercetător britanic nu a primit răspuns la scrisorile trimise celor 3 foști soldați din A.N.Z.A.C. Ancheta sa se desfășura însă în 1978, iar cei trei muriseră de mult... Până la urmă s-a descoperit că Reichart și Newnes, cel puțin, luptaseră cu certitudine în A.N.Z.A.C. fiind, în august 1915, pe frontul din Gallipoli.

4) Cadavrele celor din batalionul 4 nu au fost identificate pozitiv ca aparținând batalionului 4 și, oricum, nu reprezentau decât o mică fracțiune din efectivul unui batalion. Identificarea nefiind posibilă, datorită atacurilor inamice, s-a trecut la înhumare, stabilindu-se doar că morții se aflau „pe locul unde ar fi trebuit să ajungă batalionul 4 în cursul ofensivei” (Imperial War Museum — „*World War Archives — Gallipoli 1915*”).

5) Experții britanici cunoșteau existența unei enigme în legătură cu regimentul „Norfolk”, considerînd ca inadmisibilă dispariția întregului efectiv în luptă, chiar în condițiile dure de la Gallipoli. Au fost emise două ipoteze :

a) Folosirea de către turci a gazelor de luptă în zona Cotei 60. Este greu de crezut însă că trupele engleze nu ar fi sesizat acest lucru și infanteriștii ar fi intrat pasivi într-un nor de gaze otrăvitoare, după cum nu se poate explica evacuarea unui mare număr de cadavre înainte ca A.N.Z.A.C. sau corpul expediționar britanic să fi prins de veste.

b) „Răpirea” unor unități engleze de către... dirijabile germane. Este imposibil de admis că un dirijabil din 1915, oricît de mare ar fi fost, putea lua la bord mai mult de 50 de oameni și, în orice caz, celelalte trupe engleze, australiene sau neozelandeze ar fi identificat măcar un singur element tehnic (zgomotul motoarelor, forma nacelei etc.).

Sir J. Corbett menționa în volumul său „*Naval Operations : History of the Great War Based on Official Documents*” (New York, Longmans, 1920) că, fără îndoială,

„Turcia ar avea de dat unele explicații în legătură cu dispariția fără urmă a multor unități din corpul expediționar britanic de la Gallipoli“. Răspunzînd acuzațiilor, fostul om de stat turc A. Emin („*Turkey in the World War*“ — New Haven, Yale, 1930) și fostul comandant al misiunii militare germane în Turcia, generalul H. Kanengiesser („*The Campaign in Gallipoli*“ — London, Hutchinson, 1928) susțineau că trupele turcești și germane nu au folosit gaze de luptă și nu au masacrat prizonierii la Gallipoli, pierderile deosebit de grele suferite de aliați datorîndu-se incapacității și obtuzității unor ofițeri din Înaltul Comandament Britanic, ce au stăruit în continuarea unei operații dinainte pierdute datorită terenului impropriu.

Dincolo de aceste discuții însă, autorii volumului de față au propriul lor punct de vedere, considerînd că eventuala dispariție a unui număr atît de mare de oameni este greu de legat de acea latură a fenomenului O.Z.N. ce consideră aceste obiecte ca fiind nave extraterestre. Nu numai că ar fi dificil de admis ca 100, 1 000 sau 3 000 de oameni să fie „răpiți“ de o singură aeronavă, dar întreaga istorie a fenomenului O.Z.N. nu justifică în nici un fel ideea intervenției într-un conflict de proporțiile primului război mondial.

Este adevărat însă că anul 1915 a fost bogat în rapoarte despre diverse manifestări ale unor fenomene enigmatice (printre care și O.Z.N.), atît pe Terra, cît și pe Lună. Este oare posibil ca dispariția unității engleze să poată fi mai curînd atribuită unei alte laturi a fenomenului O.Z.N., cea a trecerii accidentale într-un „univers paralel“ (considerată uneori ca explicație și pentru *Triunghiul Bermude-lor*), ipoteză avansată de cercetători reputați ca Vallée, Hynek, Poher sau Bergier ? Rămîne să așteptăm pînă ce investigațiile științifice vor confirma sau infirma această ipoteză, dar trebuie menționat că studiul oficial al fenomenului O.Z.N. de către unii oameni de știință nu excellează prin calitate, probitate și precizie, după cum demonstrează istoria faimosului raport Condon, spre exemplu.

Amuzant este faptul că această atitudine se repetă de-a lungul timpului în cele mai diferite zone ale lumii.

Astfel, după cum consemna arheologul japonez Yusuke Matsumura, la 24 octombrie 1235, armata generalului Yoritsuma ocupase Yokohama, instalindu-și tabăra la porțile orașului. În timpul nopții însă, un fenomen ciudat i-a înspăimântat deopotrivă pe soldați și pe locuitori : puternice surse luminoase elipsoidale au apărut pe cer rotindu-se la sud-vest și lăsând în urmă dîre de lumină colorată. Dimineața, generalul a ordonat astronomilor săi să efectueze ceea ce am numi astăzi „un examen științific aprofundat“. Raportul astronomilor a venit în numai cîteva zile : „Fenomenul este foarte natural, generale. Este doar vîntul care mișcă stelele“...

TURBULENȚE ÎN AER LIMPEDE

Administrația Federală a Aviației Americane afirma în 1980 : „Admițînd existența unor dificultăți deasupra *Triunghiului Bermudelor* (în navigația aeriană — n.a.) precizăm că acestea se datoresc unor furtuni violente care izbucnesc pe neașteptate“. Este vorba, bineînțeles, de celebrele CAT- „Clear Air Turbulences“. Pe scurt, „Turbulențele în aer limpede“ sînt mișcări ale aerului atmosferic, manifestate prin schimbarea direcției și vitezei sale, ceea ce provoacă două tipuri de șocuri periculoase pentru avioane : șocuri orizontale, slabe, dar care se succed la intervale scurte de timp și șocuri verticale (ascendente și descendente) rare, dar foarte puternice. Practic, aeronava care traversează o astfel de zonă este aruncată în sus și în jos cu zeci, chiar sute de metri, șocurile fiind cu atît mai puternice cu cît viteza de zbor este mai mare. La prima vedere, s-ar părea deci că afirmația Administrației Federale oferă un răspuns simplu și corect pentru toate incidente aeriene din *Triunghi*. Totuși, realitatea este ceva mai complicată : există trei tipuri de turbulențe și nici unul nu este aplicabil cazurilor citate în acest volum.

1. Turbulențe la joasă înălțime (pînă la 1 000 m) :

Sînt provocate de încălzirea neuniformă a suprafeței neregulate a solului sau de rafalele vîntului care suflă deasupra unui relief discontinuu — în special *muntos*. Astfel de fenomene nu pot deci apare deasupra unei mări liniștite, într-o zi fără vînt sau deasupra pistei unui aeroport din Miami ori Insulele Bermude.

2. *Turbulențe medii* (la aproximativ 3 000 m altitudine)

Sînt provocate de *Zonele orajoase*, procese meteorologice complexe datorate unei intense poluări a norilor, puternic încărcăți electrostatic.

Principalele caracteristici ale fenomenelor orajoase rezidă în producerea de curenți verticali intensi (manifestîndu-se printr-o succesiune a curenților ascendenți și descendenți), ceea ce are ca rezultat o serie de „scuturături” ale avionului și formarea turbulențelor medii, însoțite uneori de precipitații sub formă de averse, grindină, vînturi puternice și givraj.

Dar, datorită sarcinilor electrostatice din zonele orajoase, turbulențele medii rezultate pot fi ușor localizate de la mari distanțe de radarele meteorologice instalate la bordul avioanelor moderne. De altfel, instrucțiunile adoptate de I.C.A.O. (International Civil Aviation Organisation — Organizația Aviației Civile Internaționale) și de toate aviațiile naționale, civile sau militare, interzic în mod expres traversarea acestor regiuni, considerate ca foarte periculoase pentru securitatea zborului.

Interessant de remarcat ar fi și faptul că, în cazurile citate în acest volum, avioanele zburau la altitudini fie inferioare, fie superioare plafoanelor la care se formează turbulențele medii și în condiții atmosferice foarte bune.

3. *Turbulențe la mare înălțime* (între 6 000 și 13 000 m)

Sînt produse în general de *curenții jet* de mare altitudine, foarte rapizi (viteze de 100—400 km/h, în creștere de la zonele periferice spre partea centrală). În mod normal au o formă tubulară cu secțiune ovală (lățimi de pînă la 500 km și grosimi de pînă la 7 km) Regiunile și perioadele de formare ale *curenților jet* se schimbă de la un anotimp la altul și chiar zilnic, dar cei mai frecvenți se produc în spațiul aerian al Japoniei și nord-vestul Statelor Unite.

Curentul jet este util avioanelor care zboară pe rute ce se încadrează în direcția și sensul său de deplasare, dar zborul în sens contrar sau traversarea unui astfel de curent pot duce la avarierea, chiar ruperea avionului respectiv. Ei nu se formează însă sub 6 000 m altitudine (or, majoritatea avioanelor dispărute în *Triunghi* pînă în 1970 zburau sub 5 000 m) și nu pot distruge un aparat (cu atît mai puțin o escadrilă !) într-un timp așa de scurt, încît echipajul să nu poată anunța baza prin radio. Curenții jet pot rupe un avion, dar nu pot face să-i dispară epava. Ei nu formează C.A.T. în cîteva secunde, așa cum s-a afirmat, ci în aproximativ 10 minute și își mențin neschimbată traiectoria suficient de mult timp pentru ca avioanele de salvare ajunse la locul accidentului să le descopere imediat prezența, fiind la rîndul lor amenințate cu distrugerea. În ultimele decenii, aparatele moderne au fost dotate obligatoriu cu aparatură de detecție anti-C.A.T., necunoscîndu-se pînă acum vreo catastrofă inexplicabilă întîmplată din cauza turbulențelor după 1968. Esențial este însă faptul că, în nici unul din cazurile analizate, nu existau condiții pentru a se forma C.A.T., deci explicația furnizată de Administrația Federală este nesatisfăcătoare.

De altfel, începînd cu anul 1970, I.C.A.O. a înregistrat 1 172 de rapoarte ale unor echipaje care au semnalat evitarea turbulențelor de mică, medie sau mare altitudine, datorită radarurilor de bord, informațiilor sateliților meteorologici sau cooperării cu stațiile de la sol. În schimb au fost menționate doar 82 de cazuri de avariere ușoară și 3 catastrofe datorate C.A.T.-urilor, dar, în toate situațiile, contextul producerii accidentului respectiv era perfect explicabil și nu avea nimic anormal.

GLASUL MĂRII

Cercetările complexe efectuate pe mările și oceanele lumii au evidențiat, printre altele, existența unui fenomen care, pînă nu demult, era necunoscut științei. Astfel, s-a

constatat că în regiunile bîntuite de furtuni puternice se produc vibrații ale aerului ce dau naștere unor sunete de joasă frecvență. Deoarece deplasarea perturbației meteorologice este mai lentă decît cea a infrasunetelor (care se propagă în apă cu circa 1 650 m/s, iar în aer cu 330 m/s), oscilațiile respective preced furtuna, constituind, dacă sînt detectate, un semnal de avertizare.

Experiențele făcute în diverse laboratoare din lume au demonstrat însă că zgomotul are o acțiune complexă asupra organismului uman. Deși urechea omenească poate percepe numai o anumită bandă de frecvențe acustice (16—20 000 Hz) și o anumită gamă de presiuni acustice, influența vibrațiilor sonore se face intens simțită și dincolo de aceste limite. În principal, zgomotele care acționează asupra omului pot produce trei tipuri de efecte :

1) *perturbarea activității fizice și intelectuale*, cel mai important rezultat fiind instalarea stării de oboseală ;

2) *efecte fizice asupra organismului*, manifestate prin fracturi ale oaselor, leziuni pulmonare sau ale pereților interiori ai intestinelor, leziuni craniene, cardiace, ale sistemului nervos etc.

3) *fenomene subiective* care includ : perceperea fizică a vibrațiilor, senzații de inconfort și nesiguranță, apariția de dureri și traume (în regiunea abdominală, a organelor genitale, a timpanelor și a pieptului etc.), dificultăți la respirație, instalarea unei stări generale de anxietate.

Efectele zgomotelor asupra sistemului nervos se manifestă și prin insomnii, tulburări vizuale, modificări în funcționarea sistemului neurovegetativ și în sfera psihoafectivă. S-a mai constatat că prezența anumitor zgomote poate induce o stare obsesională. Simptomatologia consecutivă agresiunii sonore este caracterizată prin stări de nervozitate, hiperexcitabilitate, tahicardie, urmate de insomnii sau coșmaruri frecvente, iar modificările psihoafective constau în treceri rapide de la o stare afectivă la alta, anxietate, obnubilare sau confuzie mintală cu halucinații auditive, mai ales la persoanele care au deja o tendință spre stări paranoice.

Cele mai vătămătoare pentru organismul uman se consideră a fi vibrațiile în banda de frecvențe de 4—8 Hz,

iar studiile electroencefalografice au arătat că stimularea auditivă intermitentă, mai ales la frecvențe joase, induce reacții de inhibiție și somnolență. La oscilații de circa 6 Hz apar senzații de oboseală, iar dacă solicitarea este menținută, acestea evoluează în neliniște și apoi groază, pentru ca la 7 Hz să apară pericolul atacurilor de cord sau neuroparaliziiilor.

Cunoscîndu-se rezultatele menționate și faptul că înainte de furtuni puternice au fost uneori înregistrate vibrații situate în domeniul 4—8 Hz, unii cercetători s-au grăbit să atribuie enigmaticele incidente din *Triunghiul Bermudelor* acestui fenomen numit, destul de poetic, *Glasul mării*. Celor care nu au fost de acord cu noua ipoteză (afirmînd, pe bună dreptate, că vibrațiile se propagă numai la suprafața apei, deci avioanele nu sînt afectate) li s-a argumentat cu o altă ipoteză. Ea pornește de la constatarea că, în *Triunghi*, ca urmare a unui intens și permanent proces de evaporare, există o conductibilitate electrică ridicată. Interacțiunea dintre anomalia magnetică din zonă (care, după cum s-a văzut, nu este susținută de argumente valabile) și curentul electric are drept rezultat deplasarea unor cantități uriașe de apă (orizontale, verticale, circulare și în spirală) care produc infrasunete ce se propagă în aer, la înălțimi destul de mari, fără a fi absolut necesară o furtună. Se afirmă că fenomenul se accentuează în timpul anumitor poziții ale Soarelui și Lunii față de Pămînt, căci atracția celor două corpuri cerești provoacă o mișcare oscilatorie a magmei ionizate, aflată la mare adîncime sub scoarța Terrei, rezultînd anomalii magnetice care interacționează cu fluxul electric din zonă.

Existența fenomenului de generare a infrasunetelor a fost dovedită de numeroase expediții științifice, dar cauza producerii sale rămîne, deocamdată, insuficient clarificată. În ceea ce privește însă ipoteza că zgomotele de joasă frecvență se află la originea tuturor incidentelor petrecute în *Triunghi* sau în alte regiuni ale planetei, ea apare ca inconsistentă din cîteva motive evidente :

1) Pentru ca echipajele traumatizate de infrasunete să-și abandoneze sau să piardă controlul navelor pe care se află, durata expunerii la vibrațiile sonore trebuie să fie suficient de lungă și mai ales menținută, *tot timpul* în

domeniul periculos (6—8 Hz). După cum s-a constatat însă, regimul de producere a infrasunetelor în condiții naturale este neuniform distribuit în spațiu și timp, existând suficiente posibilități pentru ca nava sau aeronava respectivă să părăsească zona periculoasă înainte de producerea unei tragedii.

2) Într-adevăr, infrasunetele influențează nefast organismul uman, dar echipajul unui avion stă în interiorul unei aeronave și nu în exteriorul ei, iar personalul de pe o navă nu se găsește tot timpul și în totalitatea sa pe puntea navei. Ca orice vibrație, și infrasunetele cedează din energie pe măsură ce străbat mediul. Deci, personalul aflat în cabine este mult mai puțin influențat, știut fiind de asemenea faptul că nu numai frecvența, dar și intensitatea zgomotului contribuie la producerea efectelor negative.

3) „*Glasul Mării*“ ar putea oferi o explicație parțială pentru cazurile de nave „fantomă“ (descoperite plutind în derivă și fără echipaje), dar nu lămurește cauzele disparițiilor, aparent instantanee, ale tuturor celorlalte nave și avioane. Prăbușirea unei aeronave sau naufragiul unui vas lasă fragmente de epavă, uneori chiar și supraviețuitori. Or, în nici unul din cazurile menționate (cu excepția „vaselor fantomă“), nu s-a descoperit nici cel mai mic indiciu material de pe urma tragediei.

4) Ca orice alt efect fizic de natură internă sau externă, șocul infrasunetelor asupra organismului uman diferă de la subiect la subiect (așa cum au demonstrat-o testele medicale). Echipajele vaselor maritime sau ale avioanelor care străbat regiuni oceanice fiind compuse din mai mult de o persoană (din motive care nu mai trebuie explicate) este imposibil de susținut ipoteza că infrasunetele ar putea provoca, *în același moment, aceleași efecte* unui număr ajungând la câteva sute de oameni (cît aveau la bord marile vapoare dispărute în *Triunghi*). Este greu de conceput că vibrațiile pot atinge în cadrul unui fenomen natural un nivel de intensitate constant, pe care să-l mențină pe o perioadă atît de îndelungată, încît rezistența fizică și psihică variată a unui echipaj ca al vasului *City of Glasgow* să fie anulată simultan, astfel încît marinarii să se arunce cu toții în mare, urmați imediat de pasageri !

5) După cum se știe, vibrațiile sonore de joasă frecvență influențează nu numai organismul uman, ci și celelalte ființe vii, amploarea efectelor fizice și psihice fiind invers proporțională cu dimensiunile animalului respectiv. Sînt cunoscute consecințele distructive sau paralizante pe care le au sunetele de joasă frecvență asupra micilor mamifere (șoareci, marmote, veverițe) sau a păsărilor. De altfel, o practică devenită curentă în deratizarea „curată” a clădirilor sau protejarea aeroporturilor de păsări este folosirea unor puternice emițătoare de infrasunete.

În aceste condiții, surprinde faptul că la bordul unora din navele găsite fără echipaj rămăseseră în viață șobolani, cîini, pisici sau păsări în colivii (canari, mierle, corbi sau papagali). Din acest motiv, este dificil de imaginat o sursă de infrasunete care ar fi putut să aibă de la început exact frecvența cea mai periculoasă pentru oameni (6—8 Hz) „sărind” peste valorile fatale micilor viețuitoare.

Se constată deci că ipoteza care implică infrasunetele în totalitatea incidentelor din *Triunghi* (sau alte zone) lasă și generează prea multe semne de întrebare pentru a fi un răspuns.

GAZE EMANATE DE VULCANI

O ipoteză relativ recentă, care a cunoscut o meteorică vogă în anii 1980—1982, propunea ca explicație comună fenomenului O.Z.N. și *Triunghiului Bermudelor* apariția de gaze ionizate deasupra faliilor geologice și a vulcanilor („*New Scientist*”, „*La Recherche*” și, în 1984, „*Omni*”). O astfel de rezolvare este reprezentativă pentru modul în care se pot eluda sau omite în mod deliberat atît raționamentele logice, cît și datele cunoscute, în favoarea unor postulate lipsite de valoare teoretică și practică.

În privința fenomenului O.Z.N. s-a afirmat că acesta „se manifestă de preferință deasupra faliilor geologice și în timpul perturbațiilor meteo”. Unii autori au dat publicității, în 1983—1984, o serie de articole ce susțineau

că : „Masele de gaze ionizate, eliberate în atmosferă de fricțiunile dintre două zone stîncoase (situate pe marginile unei falii geologice), s-ar putea deplasa în aer pe o traiectorie ondulatorie, dînd naștere unor perturbații magnetice. Aceste pături de gaze s-ar putea fragmenta în altele mai mici, conținînd radon (gaz care se degajă înaintea cutremurelor de pămînt)“. După această enumerare de probabilități, autorii respectivi conchideau : „Astfel, o simplă manifestare de triboluminiscentă a dat naștere legendei O.Z.N.-urilor, considerate nave extraterestre pilotate de omuleți verzi“. Trebuie oare reamintit că zecile de mii de cazuri O.Z.N. *credibile* raportate în ultimele patru decenii *NU* s-au manifestat cu predilecție deasupra faliilor tectonice și *NU* au avut numai traiectorii ondulatorii ? ! Pot fi explicate prin „fenomene luminescente“ obiectele zburătoare neidentificate de formă definită și consistență evident solidă, care lasă urme pe sol, sînt înregistrate radar, au viteze de 2 000—100 000 km/h în atmosferă sau sînt întîlnite în spațiul cosmic ! ?

În fața protestului și argumentelor unor cercetători binecunoscuți prin seriozitatea lor (cum ar fi Claude Póher sau J. Allen Hynek), ipoteza a fost repede abandonată, fiind transformată, ad-hoc, într-o inedită explicație a fenomenelor din *Triunghiul Bermudelor*.

Astfel, considerîndu-se că în urma activității unor vulcani submarini bulele de gaz degajate (dielectricul) se ridică spre suprafață frecîndu-se de apa mării (conductorul) și dau naștere unui cîmp electromagnetic, s-a afirmat că acesta ar fi cauza dereglării busolelor și ceasurilor. Mai mult, pornind de la relatarea unui mecanic de navă, J.L. Berthois, apărută în 1983 în ziarul „*Ouest France*“, s-a „creat“ o surprinzătoare și ciudată explicație a catastrofelor navelor din *Triunghi*. Aflat la bordul unei vedete de aprovizionare, mecanicul francez a observat cum, în largul coastelor Gabonului, marea a căpătât brusc o culoare albă, iar vasul s-a scufundat în apă cu aproximativ 50 de centimetri. Echipajul a folosit întreaga putere a motoarelor pentru a reuși să iasă din zona afectată de straniul fenomen (estimată la aproape 15 km în diametru) constatînd că, o dată ajuns în ape „normale“, vasul a revenit imediat la pescajul inițial. Cercetătorii francezi au considerat că

la originea întimplării s-au aflat gazele emanate de un vulcan submarin sau dintr-o falie a Marii Dorsale Atlantice. Într-adevăr, în largul coastei occidentale africane, există o activitate vulcanică moderată, putînd apărea scurgeri de lavă sau gaze sulfuroase, iar acidul sulfuric conținut de magma fierbinte s-ar disocia la contactul cu apa oceanului în ioni negativi, producînd anhidridă sulfuroasă și hidrogen. Or, după cum se știe, flotabilitatea navelor scade în apa gazoasă (fără a fi însă anulată).

Dar în *Triunghiul Bermudelor* nu există activitate vulcanică submarină (singurul vulcan din zonă fiind stins de mult), iar supravegherea prin satelit și observațiile navelor oceanografice confirmă lipsa oricăror emisii de gaze. Este curios faptul că, fără a ține seama de această realitate, unii autori au preluat ipoteza, afirmînd că apa lăptoasă observată în *Triunghi* de nenumărate ori (menționări ale acestui fenomen întîlnindu-se începînd cu jurnalul lui Cristofor Columb și ajungînd la cele ale navei *Glomar Challenger* sau ale misiunii *Apollo 12*) ar fi rezultatul unei activități vulcanice. Ipoteza susține că, la apariția bruscă a unei astfel de zone maritime, echipajele navelor au intrat în panică, aruncîndu-se în mare sau părăsind vasele (care pierduseră din flotabilitate) la bordul ambarcațiunilor de salvare. La încetarea fenomenului, navele au revenit la linia de plutire, pornind în derivă ca „vase fantomă“.

O astfel de explicație prezintă însă numeroase lacune. Astfel, datorită unei psihologii caracteristice, lesne de înțeles după ani de zile petrecuți pe apă, marinarii nu își abandonează cu ușurință navele. În prezența unui fenomen ca acela descris anterior, ar fi procedat așa cum au declarat toți cei care au trecut printr-o experiență similară (inclusiv Berthois) : forțînd motoarele pentru a obține viteza maximă și a părăsi cît mai repede zona. Este greu de presupus că echipajele, observînd că un vas cu pescajul de cîțiva metri se scufundă cu cîțiva zeci de centimetri, ar fi preferat să se aventureze în bărcile de salvare, ale căror copastii nu se înalță deasupra apei decît cu 30—80 cm. Propulsate doar de vîsle sau de motoare mici, astfel de ambarcațiuni ar fi fost prea lente și, avînd o flotabilitate deja redusă, s-ar fi scufundat rapid. Cu atît mai illogică apare ideea de a se arunca într-o apă atît de înspăimîntătoare

unor marinari care întâlnesc acest fenomen pentru prima oară !

Afirmația că hidrogenul degajat și respirat de oameni le-a cauzat acestora o „confuzie mintală“, care i-a determinat să nu mai poată judeca normal, este tot atât de inconsistentă. După cum se știe, pentru a putea lupta contra unor eventuale incendii la bord, toate navele au fost prevăzute, încă din 1932, cu măști de gaze pentru întreg echipajul. În același timp, hidrogenul sau orice alt gaz cu efecte dăunătoare, ar fi acționat în mod inegal asupra oamenilor aflați pe navă, în funcție de rezistența fiecărui organism și de locul unde se afla respectivul marinar în timpul fenomenului (pe punte, în cabină, în cală etc.). Este imposibil de admis că, dintr-un echipaj de câțiva zeci de mateloți, nu au putut rămâne măcar o parte cu mintea destul de limpede pentru a-și pune echipamentul de protecție și a-i salva pe ceilalți.

În sfârșit, ipoteza menționată nu ține seama de mărturiile celor care au trecut printr-un astfel de incident și au declarat că, singura lor preocupare a fost să iasă cât mai repede din zonă. Practic, nu a existat nici măcar un singur caz în care să fi fost menționat un marinar dornic să sară în apa lăptoasă. Cum poate fi admisă această explicație pentru *întreg* contextul fenomenelor din *Triunghi*, dacă ea nu poate fi acceptată nici pentru justificarea cazurilor de „nave fantomă“, nici pentru disparițiile celorlalte vase ? !

Cele 8 ipoteze analizate anterior au fost selecționate pe baza criteriului realei sau măcar aparentei credibilități pe care o prezintă în fața cercurilor științifice și opiniei publice. De-a lungul timpului însă au apărut și au fost date uitării cel puțin tot atâtea încercări de a explica enigmaticele dispariții de nave și avioane, în special cele din *Triunghiul Bermudelor*. Pentru a menționa numai câteva dintre ele, catastrofele au fost atribuite : piraiților, monștrilor marini (krakeni, cașaloți, șerpi de mare, balene ucigașe

etc.), construcțiilor și aparatelor submarine rămase de la atlanti, incendiilor sau trăsnetelor, acțiunilor criminale ale unor particulari sau societăți secrete, molimelor izbucnite la bord etc. Nici una din aceste ipoteze nu este însă suficient de solid argumentată pentru a merita o analiză, mai ales că, departe de a explica fenomenul, ele nu se pot aplica nici măcar cazurilor pentru care au fost enunțate. Autorii volumului (ca și majoritatea celor care au încercat să aprofundeze studierea enigmaticelor incidente din *Triunghi*) nu s-au oprit asupra unor întâmplări a căror explicație este în afara oricăror discuții. Nimeni nu contestă posibilitatea ca un iaht de 10—50 tone să poată fi scufundat de caracatițe uriașe sau cașaloți înfuriați ; atacat și jefuit de pirați ; complet mistuit de un incendiu ; pulverizat de ciocnirea cu o mină sau trimis la fund în câteva minute de o furtună puternică. Este foarte probabil ca un avion particular de 1—2 tone să poată fi dezechilibrat de vînt, lovit de trăsnet sau să aibă o defecțiune tehnică, prăbușindu-se în mare. Dar este greu de crezut că asemenea incidente pot afecta cu ușurință o navă de război, un cargou de 10 000 tdw sau un bombardier torpilor. Submarinele, marile avioane de transport, cuirasatele sau hidroavioanele de salvare sînt realizări tehnologice puțin susceptibile de a ceda prea ușor în fața fenomenelor naturale sau acțiunilor umane ostile (furtuni, ciocniri militare etc.)

Chiar admitînd o explicație „normală” pentru fiecare caz în parte, zona *Triunghiului* are o frecvență prea mare de „accidente” față de alte regiuni cu trafic aero-naval cel puțin tot atît de intens : Marea Mîneei, Nordul Atlanticului, Mediterana, Marea Filipinelor etc. Însuși argumentul „traficului intens” des invocat de susținătorii „inexistenței” problemei *Triunghiului* trebuie să dea de gîndit : este posibil ca, în condițiile prezenței *simultane* în regiune a cîtorva sute de nave și avioane, unele dintre ele să dispară pur și simplu, împreună cu echipajele lor ? !

Cele peste 100 de cazuri analizate în această carte au implicat pierderea unui număr de aproape 120 de nave și avioane, costînd viața cîtorva mii de oameni. După cîte s-a putut constata, *Triunghiul Bermudelor* nu este singura zonă de pe glob unde au loc fenomene deocamdată inexplicabile, dar rămîne considerat cea mai periculoasă și cu-

noscută. Fapt cu atât mai curios cu cât, dacă celelalte regiuni sînt în general izolate, rutele din *Triunghi* constituie obiectivul unei intense supravegheri prin satelit, pentru a nu mai aminti de prezența navelor de cercetare științifică sau a marilor flote militare. Aici intervine un element de care țin seama prea puțini autori care au contestat existența unor fenomene ciudate în *Triunghi* bazîndu-și afirmațiile pe dezmințirile periodice date de toate departamentele nord-americane implicate. Cunoscută fiind tendința acestor instituții, fie ele civile sau militare, de a eluda unele probleme în contextul unor anumite interese politice, sociale, economice sau militare, declarațiile (nu rareori contradictorii) emanînd din surse oficiale americane, nu prezintă un grad mai mare de credibilitate comparativ cu studiile unor cercetători ca J. Allen Hynek, William Moore, Donald Keyhoe, Claude Poher, Jaques Vallée, Jaques Yves Cousteau sau Karl Jessup. Cunoscind modul în care oficialitățile americane tratează fenomenul O.Z.N. și cauzele acestei atitudini, nu este surprinzător faptul că o recunoaștere publică a problemei *Triunghiului Bermudeilor* nu pare a se profila în viitorul apropiat.

Mai curioasă este atitudinea celor care, asemeni lui Kusche, se grăbesc să prezinte, cu o publicitate deosebit de zgomotoasă, orice ipoteză nou apărută în legătură cu incidentele din *Triunghi*, drept *Rezolvarea* definitivă și certă a enigmei. Fără nici o verificare prealabilă, faptică, științifică sau logică, fără a ține seama de complexitatea, continuitatea și diversitatea fenomenului în timp și spațiu, fiecare „soluție” de acest gen este înfățișată publicului în mod subiectiv, omițîndu-se sau chiar denaturîndu-se datele pentru ca postulatele respective să pară cît de cît credibile. Faptul că asemenea explicații se dovedesc, rînd pe rînd, nu numai inadecvate, dar uneori chiar hilare sau graba de a găsi alte „rezolvări definitive” la scurt timp după anularea celei mai recente, nu par să descurajeze.

Nu mai surprinde pe nimeni situația paradoxală care a dus la apariția mai frecventă (cu publicitatea și beneficiile corespunzătoare) a materialelor „explicative” în locul cazurilor și datelor factice propriu-zise. Desigur, scepticismul științific își are rolul său în edificarea civilizației umane, dar numai atîta vreme cît nu devine subiectivism,

obstrucționism sau conservatorism. Curiozitatea, dorința nestăvilită de cunoaștere, manifestată de specia *Homo sapiens*, nu trebuie îngrădite între pseudo-necesare limite momentane. Leonardo da Vinci spunea : „Omul care a încetat să viseze nu mai este om.“ Tocmai aici, în aceste situații aflate „la frontierele cunoașterii“, apare ca absolut necesară o mai profundă înțelegere a micro și macro-cosmosului, a legilor naturii, a proceselor și „întîmplărilor“ la care sîntem martori ; rezultatul acestei atitudini nu poate decît grăbi evoluția umanității.

Departate de a contesta sau minimaliza rolul științei, autorii acestui volum nu pot decît să insiste asupra importanței unor cercetări serioase și aprofundate în toate domeniile în care se manifestă „rupturi de explicație“, afirmîndu-și încrederea în capacitatea Rațiunii de a penetra Necunoscutul...

**DISPARIȚII SAU ALTE INCIDENTE ENIGMATICE
NEELUCIDATE ÎNCĂ, ANALIZATE ÎN ACEST
VOLUM**

NAVE :

Anul	Numele navelor implicate	Locul evenimentului	Principalele surse bibliografice (cu excepția celor menționate în text)
1788	<i>Astrolabe și Bussole</i>	Melanezia — Oc. Pacific (Arh. Solomon ?)	39 ; 40 ; 45c
1800	<i>USS Insurgent</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 38 ; 45c.
1800	<i>USS Pickering</i>	— „ — — „ —	2 ; 38 ; 45c
1840	<i>Rosalie (?) — Rossini(?)</i>	— „ — — „ —	2 ; 21 ; 45a.
1847	<i>Erebus și Terror</i>	Oc. Înghețat (I. Victoria ? — Canada)	32 ; 39 ; 40 ; 45a ; 45c.
1854	<i>Bella</i>	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor ?)	21 ; 33 ; 45a.
1855	<i>James B. Chester</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 45a.
1872	<i>Mary Celeste</i>	Oc Atlantic (Nordul I. Azore)	1 ; 2 ; 13 ; 16 ; 21 ; 31 ; 45b.
1880	<i>HMS Atalanta</i>	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor ?)	2 ; 16 ; 21 ; 45a ; 45c
1881	„X“ — găsită de <i>Ellen Austin</i>	Oc. Atlantic (Estul I. Azore)	2 ; 13 ; 21.

1	2	3	4
1890	<i>Malborough</i>	Oc. Atlantic (Marea Antilelor Sudice ? I. Georgia de Sud ?)	16 ; 32 ; 45b ; 45c.
1902	<i>Freya</i>	Oc. Pacific (coasta vestică mexicană)	21 ; 45b.
1909	<i>Spray</i>	Triunghiul Bermudelor	21 ; 45c.
1918	<i>USS Cyclops</i>	— „ — — „ —	2 ; 16 ; 21 ; 31 ; 38 ; 45c ; 50.
1921	<i>Carroll A. Deering</i>	„ — — „ —	2 ; 21 ; 45b.
1925	<i>Cotopaxi</i>	— „ — — „ —	2 ; 16 ; 21 ; 45b ; 45c.
1926	<i>Suduffco</i>	— „ — — „ —	2 ; 16 ; 21 ; 45b.
1938	<i>Anglo-Australian</i>	Oc. Atlantic (Nordul I. Azore ? Triunghiul Bermudelor ?)	2 ; 45c.
1940	<i>Gloria Colite</i>	Golful Mexicului (Oc. Atlantic ?)	2 ; 21 ; 45b.
1940	<i>Orzel</i>	Marea Nordului (I. Hellgoland ?)	32 ; 45a ; 45c ; 46—1/1971
1941	<i>Pluvius</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 45c.
1941	<i>Proteus</i>	— „ — — „ —	2 ; 16 ; 21 ; 38 ; 45c.
1941	<i>Nereus</i>	— „ — — „ —	2 ; 16 ; 21 ; 38 ; 45c.
1943	<i>USS Eldrige</i> (DE 173)	Philadelphia (S.U.A.)	24 ; 49—7/1984

1	2	3	4
1944	V-1	Marea Barents (?) Marea Norvegiei (?)	46—6/1976
1944	<i>Rubicon</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21.
1945	<i>Surcouf</i>	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor ?)	32 ; 45a ; 45c.
1950	<i>Sandra</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 16 ; 21 ; 45a ; 45b.
1951	<i>São Paulo</i>	Oc. Atlantic (Sud-vestul I. Azore)	2 ; 45c.
1954	<i>Southern Districts</i>	Oc. Atlantic— Triunghiul Bermudelor (zona Floridei ? Georgiei ? Carolinei de Sud ?)	2 ; 16 ; 21 ; 45c.
1955	<i>Connemara IV</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21 ; 45c.
1958	<i>Revonoc</i>	— „ — — „ —	2 ; 21 ; 28 ; 45c.
1963	<i>Marine Sulphur Queen</i>	Oc. Atlantic (G. Mexicului ? Triunghiul Bermudelor ?)	2 ; 16 ; 21 ; 45c.
1963	<i>Sno' Boy</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21 ; 45c.
1963	<i>City of Glasgow</i>	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor ?)	2 ; 45c.
1966	<i>Southern Cities</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 45c.
1967	<i>Gulf Master</i>	— „ — — „ —	2 ; 45c.

1	2	3	4
1967	<i>Witchcraft</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21.
1968	<i>Minerve</i>	Marea Mediterană	16 ; 21 ; 45c.
1968	<i>Dakar</i>	— „ — — „ —	16 ; 21 ; 45c.
1968	<i>USS Scorpion</i>	Oc. Atlantic (Sud-vestul I. Azore)	2 ; 16 ; 21 ; 45c ; 50.
1968	<i>Ithaca Island</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 45c.
1969	„X“ — găsită de <i>Maplebank</i>	Oc. Atlantic	2 ; 21 ; 45c.
1969	„X“ — găsită de <i>Cotopaxi</i>	— „ —	2 ; 21 ; 45c.
1969	<i>Vagabond</i>	— „ —	2 ; 21 ; 45b ; 45c.
1969	„X“ — găsită de <i>Helsona</i>	— „ —	2 ; 21 ; 45c.
1970	<i>Milton Iatrides</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 45c.
1970	<i>Eurydice</i>	Marea Mediterană	21 ; 45c.
1973	<i>Anita</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21 ; 45c.

AVIOANE ȘI HIDROAVIOANE

Anul	Tipul aparatelor implicate	Locul incidentului	Principalele surse bibliografice (cu excepția celor menționate în text)
1928	<i>Latham 47</i>	Oc. Înghețat (Svalbard-Brock — Spitzbergen ?)	39 ; 40 ; 46 ; 52—HS 1964

1	2	3	4
1939	<i>Boeing B 17 Flying Fortress</i>	Oc. Pacific	41—2/1972 ; Agenția Reuter
1941	<i>Iliushin</i>	Oc. Înghețat (M. Kara)	Agenția Tass
1942	<i>Messerschmitt Me 109</i>	Norvegia	11
1943	<i>Vickers Mark I Spitfire</i>	Franța ? — Canalul Minecii ?	4 ; 9
1943	<i>Boeing B 17 Flying Fortress</i>	Germania	4 ; 11
1944	<i>Messerschmitt Me 262</i>	— „ —	11
1944	2 aparate tip <i>North American P 51 Mustang</i>	Marea Britanie	9 ; 11
1945	5 aparate <i>Grumman TBM-3 Avenger</i> 1 aparat <i>Martin P5M Mariner</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21 ; 41— 10/1976 part 4 ; 44 b-2/1981
1947	<i>Boeing B 29 Superfortress</i>	— „ —	2 ; 21
1947	<i>C 47</i>	Tahomsk (U.R.S.S.)	Agenția Tass
1948	<i>Tudor IV Star Tiger</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21
1948	<i>North American F 51</i>	Dakota de Nord (S.U.A.)	19
1948	<i>Douglas DC 3 Dakota</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21
1949	<i>Tudor IV Star Ariel</i>	— „ —	2 ; 21

1	2	3	4
1951	<i>C 124 Globemaster</i>	Oc. Atlantic	21
1953	<i>British York</i>	— „ —	21
1953	<i>De Havilland Comet</i>	India	19
1953	<i>North American F 86 Sabre</i>	Michigan (S.U.A.)	19
1954	<i>Lockheed Super Constellation</i>	Oc. Atlantic (Triunghiul Bermudelor ?)	2 ; 21 Agenția Reuter
1954	<i>F 94 Starfire</i>	Griffiss AFB (S.U.A.)	20 ; 44 b-2/1981
1956	<i>Martin P 5 Marlin</i>	Triunghiul Bermudelor	2 ; 21
1956	<i>Boeing B 25 Mitchell</i>	— „ —	2
1962	<i>Boeing KB 50</i>	— „ —	2 ; 21
1963	2 aparate tip : <i>Boeing KC 135</i>	— „ —	2 ; 21
1965	<i>C 119 Flying Boxcar</i>	— „ —	2 ; 21
1974	4 aparate tip : <i>McDonnell Douglas F 4 Phantom</i>	Spania	Agenția Reuter
1976	<i>Jumbo Star 310</i>	Triunghiul Bermudelor	Agenția Reuter
1979	<i>Grumman F 14 Tomcat</i>	Oc. Atlantic	Agenția Reuter
1980	<i>Boeing B 727</i>	— „ —	Agenția Reuter
1980	<i>Douglas DC 9</i>	Italia	Agenția Reuter

BIBLIOGRAFIE SELECTIVĂ

Cărți

1. BALDWIN, H.W. : „Sea Fights and Shipwrecks“ (New York, Curtiss, 1938)
2. BERLITZ, CH. : „The Bermuda Triangle“ (New York, Avon Books, 1974)
3. CHURCHILL, Sir W. : „The World Crisis“ (New York, Scribner's 1928)
4. CLOSTERMANN, P. : „Le Grand Cirque“ (Paris, Flammarion, 1948)
5. CORBETT, Sir J. : „Naval Operations : History of the Great War Based on Official Documents“ (New York, Longmans, 1920)
6. COSTĂCHESCU, T. ing. : „Tehnica Zborului în Aviație“ (București, Ed. Tehnică, 1979)
7. COUSTEAU, J.-Y și DUMAS, F. : „Le Monde du Silence“ (Paris, 1957)
8. EMIN, A. : „Turkey in the World War“ (New Haven, Yale, 1930)
9. FRANKS, N. : „Wings of Freedom — Battle of Britain“ (London, Kimber and Co. Ltd., 1980)
10. FROTHINGHAM, TH. cpt. : „The Naval History of the World War“ (Cambridge, Harvard, 1925)
11. GHEORGHITĂ, F. : „OZN — O problemă modernă“ (Iași, Ed. Junimea, 1973)
12. GODWIN, J. : „This Baffling World“ (New York, Hart, 1968)
13. GOULD, R.T. : „The Stargazer Talks“ (London, Geoffrey Bless, 1944)
14. GOULD, R. T. : „Enigmas“ (New York, University Books, 1965)
15. GUDJU, I. ; IACOBESCU, GH. și IONESCU, O. : „Roumanian

- Aeronautical Constructions 1905—1974" (Bucharest, Military Publishing House, 1974)
16. HOCKING, CH. : „Dictionary of Disasters at Sea During the Age of Steam" (London, Lloyd's Register of Shipping, 1969)
 17. HYNEK, J.A. : „The UFO Experience — A Scientific Inquiry" (Chicago, Regnery Comp., 1972)
 18. KANNENGIESSER, H. gen. : „The Campaign in Gallipoli" (London, Hutchinson, 1928)
 19. KEYHOE, D.E., mj. : „The Flying Saucer Conspiracy" (London, Hutchinson, 1957)
 20. KEYHOE, D.E., mj. : „Aliens From Space" (Garden City, New York, Doubleday, 1973)
 21. KUSCHE, L.D. : „The Bermuda Triangle Mistery" (New York, Warner Books, 1975)
 22. LORD, W. : „Day of Infamy" (New York, Holt, Rinehart and Wiston, 1967)
 23. LORD, W. : „Incredible Victory" (New York, Harper and Row Publishers, 1967)
 24. MOORE, W.L. și BERLITZ, CH. : „The Philadelphia Experiment" (New York, Fawcett Crest, 1979)
 25. SANDERSON, I. T. : „More «Things»" (New York, Pyramid, 1969)
 26. SANDERSON, I. T. : „Invisible Residents" (New York, World, 1970)
 27. SÉDILLOT, R. : „Histoire du Pétrole" (Paris, Fayard, 1974)
 28. SNOW, E. R. : „Unsolved Mysteries of Sea and Shore" (New York, Mead, 1963)
 29. TURNER, C., mj. : „How The Air Force Defends Us" (London, Allen and Unwin Ltd., 1940)
 30. VALLÉE, J. : „Passport to Magonia" (Chicago, 1969)
 31. VILLIERS, A. : „Wild Ocean" (New York, McGraw-Hill, 1957)
 32. WARNER, O. : „The British Navy" (London, Thomas and Hudson Ltd., 1975)
 33. WILKINS, H.T. : „Strange Mysteries of Time and Space" (New York, Citadel Press, 1959)
 34. ZARIOIU, GH., col. ing. : „Aviația Modernă — Realizări și Perspective" (Craiova, Ed. Scrisul Românesc, 1980)
 35. * * * „Atlas Geant International" (Paris, Le Club Français du Livre, 1982)
 36. * * * „Captain Cook's Voyages of Discovery" (London, Everyman's Library, 1960)

37. * * * „Der Krieg zur See 1914—1918“ (Berlin, Kriegsmarine Archiv., Mittler, 1928)
38. * * * „Dictionary of American Naval Fighting Ships“. Vol. I—X. (Washington D.C. US Navy, 1963)
39. * * * „L'Encyclopaedia Universalis“. Vol. 1—21. (Paris, Le Club Français du Livre, 1952—1982)
40. * * * „The New Encyclopaedia Britannica“. Vol. 1—30. (London, Benton Publisher, 1943—1974)

**Colecții de reviste
și publicații de specialitate**

41. „AIRMAN'S INFORMATION MANUAL“. Years of 1970—1985. (Federal Aviation Administration — Flight Information Publication, US Government Printing Office, Washington DC 20402 — U.S.A.)
42. „AVIATION WEEK AND SPACE TECHNOLOGY“. Years of 1976—1985. (McGrow-Hill Publication, P.O. Box 503, Hightstown, N.J. 08520 — U.S.A.)
43. „INSTRUMENTAL FLYING HANDBOOK“. (Federal Aviation Publication — US Government Printing Office, Washington D.C. 20402 — U.S.A.)
44. „GEPAN PUBLICATION“. (Avenue Edouard Belin 31055, Toulouse 18, Cedex — France) :
 - a) „LE GEPAN“. Années de 1979—1985
 - b) „NOTE D'INFORMATION“. Années de 1980—1983
 - c) „NOTE TECHNIQUE“. Années de 1980—1983
45. „LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING“ (London — U.K.) :
 - a) „LLOYD'S LIST“
 - b) LLOYD'S REGISTER. WREK RETURNS“ (and „SUPPLEMENTS“)
 - c) „LLOYD'S WEEKLY CASUALTY REPORTS“
46. „MAGAZIN ISTORIC“. Anii 1967—1978. (Intr. Ministerului 2, București, R.S.R.)
47. „NATIONAL GEOGRAPHIC“. Years of 1968—1984. (National Geographic Society, 17-th and M. Sts. N.W. Washington DC 20036 — U.S.A.)

48. „NATURE“. Years of 1970—1984. (Macmillan Journals Ltd. Brunel Road, Basingstoke Hants RC 21 — 2XS — U.K.)
49. „OMNI“. Years of 1979—1985. (1965 Broadway, New York, NY, 10023—5965 — U.S.A.)
50. „PROCEEDINGS“. Years of 1920—1970. (US Naval Institute — Washington D.C. — U.S.A.)
51. „PHÉNOMÈNES SPATIAUX“. Années de 1967—1979. (Paris 14—69, Rue de la Tombe Issoire — France)
52. „SCIENCE ET VIE“. Années de 1957—1985. (Excelsior Publications, S.A. 5, Rue de la Baume — 75008 Paris, France)
53. „SCIENCE DIGEST“. Years of 1976—1984. (The Hearst Corporation 224 W. 57-th Street, New York, NY 10019, U.S.A.)
54. „WHITE PAPER“. (Maritime Safety Agency, 1973, Tokyo, Japan).

CUPRINS

<i>Introducere . . .</i>	5
--------------------------	----------

PARTEA I

Olandezul zburător . . .	10
Nave pentru eternitate . .	38
Naufragii în neant . . .	72

PARTEA A II-A

Flăcări pe cer . . .	112
Fulgere spre soare . .	144

PARTEA A III-A

„Ruptura de explicație“	178
Disparații sau alte incidente enigmatice neelucidate încă, analizate în acest volum	212

<i>Bibliografie selectivă</i>	219
-------------------------------	------------

Lector : LUCIAN HANU
Tehnoredactor : CORNEL CRISTESCU

*Bun de tipar 31.VII.1985. Apărut 1985.
Comanda nr. 2472. Coli de tipar 14.*



Comanda nr. 56 872
Combinatul Poligrafic „Casa Scintei”
Piața Scintei nr. 1, București,
Republica Socialistă România